Sport fahrer

Autosport national

H 2014 E

Rallye-Reifen richtig wählen

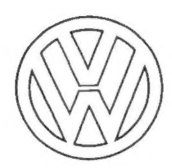
Track-Test Audi 50 mit 115 PS



Aktueller Sport auf Strecke und Straße

10 3,- DM
Oktober 1975

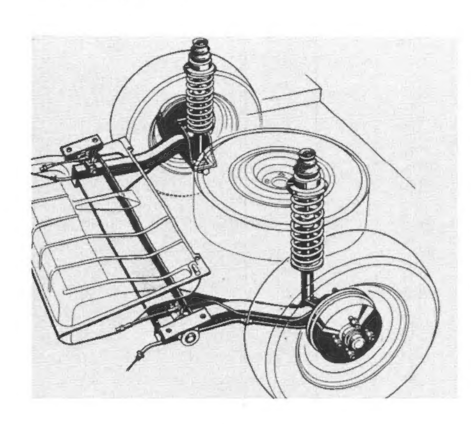
Niederlande 3,50hfl · Luxembourg 50lfr · Schweiz 3,50sfr · Österreich 25öS



Nur was teuer ist, kann auch sicher sein. Oder?



Das war unser Problem: Ein Fahrgestell zu entwickeln, das ein Höchstmaß an Sicherheit bietet, dabei möglichst unkompliziert und kostengünstig zu fertigen ist.
Also durften wir nicht an Entwicklungskosten sparen.



Die Vorderachsgeometrie war mit dem »negativen Lenkrollradius« hervorragend gelöst. Die Wunschvorstellungen für die Hinterachse waren: Sie muß in Kurven, auf schlechter Fahrbahn, bei einseitiger Gewichtsverteilung im Wagen, bei voller und bei minimaler Belastung den Wagen sicher, das heißt, spurtreu auf der Straße halten. Technisch ausgedrückt: Sturz- und Spurwinkel müssen in jeder Situation möglichst konstant bleiben. Keine oder wenig Spurweitenänderung. Einfache, wenige und stabile Verbindungsstellen mit der Karosserie. Geringe ungefederte Masse. Gute Geräuschisolierung. Platzsparende Konstruktion. Einfache Fertigung.
Man hätte der Meinung sein können, einen so großen Hut gäbe es gar nicht, um das alles drunter zu bringen. Doch wir fanden eine verblüffende Lösung: Die Verbund- oder Koppellenkerachse. Einfach wie alles Ideale.
Sie erfüllt sämtliche Forderungen.
Sie bringt optimale Spurtreue auf glatter Fahrbahn wie auf schlechten Straßen. Und schafft genug Platz unterm Wagen, den Tank vor der Achse anzubringen, also an geschützter Stelle.

Die Verbund- oder Koppellenkerachse ist eines jener automobiltechnischen Entwicklungsergebnisse, mit dem VW viel Gefahr von der Straße genommen hat. Nicht nur für Volkswagen- und Audifahrer. Auch für den Gegenverkehr.

Sie fahren sicher mit VW.

Möchten Sie mehr wissen über Sicherheit in Volkswagen, schreiben Sie an

Volkswagenwerk AG,
Öffentlichkeitsarbeit,
3180 Wolfsburg



Optimistisch in die Zukunft

Als „Sportfahrer" vor 18 Monaten erstmals erschien, standen die Weichen für den Motorsport allgemein und für eine Motorsport-Zeitschrift im besonderen herzhaft schlecht. Die Nachwirkungen der Ölkrise, die größte Absatzflaute der Nachkriegszeit, Geschwindigkeitsbeschränkungen und eine Verteufelung des Autos ließen daran zweifeln, daß es jemals wieder einen Motorsport geben würde, wie wir ihn kannten. Mittlerweile sieht die Zukunft rosiger aus – zumindest für die Automobilindustrie und den Motorsport. Nicht nur steigende Zulassungszahlen scheinen einen solchen Optimismus zu rechtfertigen, sondern vor allem einige der zur IAA vorgestellten neuen Modelle. Der VW Polo, noch unter der Psychose der Ölkrise als Nackt-Auto vorgestellt, verkaufte sich erst dann befriedigend, als seine Ausstattung aufgewertet wurde – die Zeit der extremen Sparsamkeit bei den Käufern ist offensichtlich vorbei. Noch viel erfreulicher aber ist die Tatsache, daß die meisten Hersteller nach entsprechenden Marktanalysen wieder die Attraktivität sportlicher Modelle erkannt haben und Fahrzeuge vorstellen, bei denen das Herz des Sportfahrers höher schlägt: den Kadett GT/E, den Escort RS, den Audi GT/E und den Golf GTi, von dem man weiß, daß dessen Motor in absehbarer Zeit auch im Scirocco kommt.

Jedes dieser Autos wäre noch vor einem Jahr unter Sportfahrern ein einmaliger Knüller gewesen, jetzt machen sie sich untereinander Konkurrenz. Den Vorteil dieses harten Konkurrenzkampfes der Hersteller hat der Käufer – unverhofft gibt es jetzt auch noch allgemein eine einjährige Garantie bei unbegrenzter Kilometerleistung! Wer hätte davon noch vor einem Jahr zu träumen gewagt? Komplett ausgestattete Autos sind heute die Regel, damals waren sie die Ausnahme; schon versuchen Hersteller mit noch attraktiveren Ködern Käufer zu angeln: Simca etwa schenkt Käufern des 1100 GLS bis auf weiteres ein UKW-Radio, Nebelscheinwerfer und Nebel-Rückleuchte – rund DM 500,–! Der Kunde ist umworbener König – zumindest, bis sich der Automobil-Absatz wieder auf normaler Höhe eingependelt hat.

Die Kunden von „Sportfahrer" sind unsere Käufer und Leser – also Sie. Es versteht sich von selbst, daß Redaktion und Verlag bemüht sind, für Sie eine möglichst gute Zeitschrift zu machen. Dabei sind aber auch wir den Gesetzen des Marktes unterworfen: obwohl die Auflagenentwicklung voll unseren Erwartungen entspricht, wendet sich „Sportfahrer" durch die bewußte Beschränkung auf den nationalen Motorsport doch nur an einen erheblich kleineren potentiellen Leserkreis als etwa unsere Schwesterzeitschrift „rallye racing", wenn wir einmal die Auswirkungen der vorgesehenen Erweiterung auf den Clubsport außer acht lassen. Eine kleinere Auflage aber bedeutet einen höheren Herstellungspreis pro Heft oder umgekehrt bei gleichem Herstellungspreis einen bescheideneren Umfang: der Herstellungspreis für ein Heft „Sportfahrer" liegt etwa in der gleichen Größenordnung wie für das doppelt so starke „rallye racing"-Heft! Grundsätzliche und wesentliche Änderungen wird auch die Zukunft nicht bringen, ist doch „Sportfahrer" eine Zeitschrift für die Aktiven, und davon gibt es eben weniger als von den Motorsport-Fans. Immerhin aber scheint ähnlich wie in der Automobilindustrie Optimismus durchaus gerechtfertigt: die Auflage wächst weiter, wobei wir uns vor allem über die für den Verlag besonders wertvollen Abonnenten freuen, und da auch das Anzeigenvolumen steigt, dürfte sich der Sportfahrer-Umfang im nächsten Jahr entsprechend entwickeln. Zur Beruhigung unserer Leser sei übrigens versichert, daß sich der besonders bescheidene Umfang des vorliegenden Heftes weniger durch kalkulatorische Notwendigkeiten erklärt, als vielmehr dadurch, daß der Berichterstattungs-Zeitraum teilweise in die Urlaubszeit fällt und die Zahl der aktuellen Veranstaltungen entsprechend gering ist. Allerdings bleibt es nicht aus, daß bei dem üblichen Umfang von 48 Seiten nicht nur manche aktuelle Veranstaltung während der Saison vernachlässigt werden muß, sondern vor allem der Verzicht auf Tests interessanter, wettbewerbstauglicher Autos, auf die Sportfahrer-Schulung und ähnliche Themen schwerfällt. Zudem kann die vorgesehene thematische Erweiterung auf den Clubsport nur über einen entsprechend größeren Umfang ermöglicht werden – und der kostet Geld. Die Redaktion ist der Meinung, daß bei entsprechender, erheblicher Umfangserweiterung von unseren Lesern auch ein höherer Preis, etwa in der Größenordnung des „rallye-racing"-Preises, bezahlt würde, der Vertrieb zweifelt daran. Wir möchten nun unsere eigene „Marktanalyse" durchführen und Sie hiermit bitten, uns mitzuteilen, wie Ihnen „Sportfahrer" lieber ist: mit 48 Seiten für DM 3,– oder mit 80 Seiten für DM 4,–. Auf Ihre Antwort sind wir gespannt.

Wolfgang Rausch

Inhalt

„Sportfahrer"-Informationen

„Sportfahrer" intern

„Sportfahrer"-aktuell

„Sportfahrer"-Test, Tuning, Technik

Titelbild

Knipschild auf Opel Manta, Foto: Nicot

Heft 11 erscheint am 5. 11. 1975

Sportfahrer-Steno

Der Lauf um den **Formel Super-V-Goldpokal** in **Silverstone** fand unter starker Beteiligung der deutschen Super-Vau-Truppe statt. Bester Deutscher in der momentanen Goldpokalwertung ist Helmut Bross auf Rang sechs. Schon im Pflichttraining fiel der Ludwigshafener Jochen Engel durch sein munteres Wesen auf, beim Vorlauf schlug er richtig zu. Rosberg, der in seiner Gruppe mitfuhr, produzierte einen Dreher, dem Engel gerade noch ausweichen konnte, er setzte sich hinter den führenden Schweden Eje Elgh und konnte vom Verfolgerpulk nicht mehr gefährdet werden. Selbst ATS-Teamchef Schmid konnte sich einige anerkennende Sätze nicht verkneifen. Im Hauptrennen (der Newcomer Jochen Engel in der ersten Startreihe!) hielt sich Engel in der Spitzengruppe, die aus drei Fahrzeugen bestand, auf dem dritten Platz. Er hätte diese Position sicher halten können, aber seine Kupplung spielte nicht mit: aus. Helmut Bross belegte als bester Deutscher den siebten Platz.

Ab 1. 1. 1976 ist das Anlegen der **Sicherheitsgurte** vorgeschrieben. Wer sich dennoch nicht anschnallt, wird **nicht bestraft**! Man baut, was selten genug vorkommt, auf die Vernunft der Autofahrer.

Von **Cibie** gibt es einen kombinierten Halogenscheinwerfer für Fernlicht und Nebel, der zum Jahresende auch in Deutschland ausgeliefert werden soll.

Bei **Porsche** hat man den ersten Schritt in Richtung **Langzeit-Auto** unternommen: neben der Garantie für ein Jahr bei unbegrenzter Laufleistung garantiert man nun auch 6 Jahre lang für die Karosserie einschließlich der tragenden Teile und der Bodengruppe! Die Bleche sind **feuerverzinkt** und gegen Rost wesentlich widerstandsfähiger. Gleichfalls neu ist der auf Wunsch lieferbare **„Tempostat“**, mit dessen Hilfe jede beliebige Geschwindigkeit zwischen 40 und 180 km/h eingestellt werden kann, die dann automatisch und ohne Betätigung des Gaspedals gehalten wird. Eine Betätigung des Bremspedals oder ein Antippen des Stellhebels schaltet die Automatik wieder aus. Möglicherweise kann dieser „Tempostat“ bei Gleichmäßigkeitsprüfungen auch im Motorsport interessant werden. Der Preis beträgt DM 430,–.

Beim **24-Stunden-Rennen von Spa** (siehe SF-steno 9/75) hat es einen dritten Toten gegeben! John Fitzpatrick, einer der prominentesten Langstreckenfahrer, will künftig Spa boykottieren.

Einer der legendären, englischen Posträuber, **Roy James**, war vor seiner Verhaftung vor 12 Jahren ein ungewöhnlich talentierter Formel-Nachwuchsfahrer. Demnächst wird er auf Bewährung entlassen und will möglichst umgehend wieder in den Rennsport einsteigen!

Niki Lauda holte sich beim GP in seiner Heimat Österreich wohl die Pole Position vor Hunt, Fittipaldi und Stuck(!), mußte sich im Rennen aber mit Platz 6 begnügen. Wenn Reutemann nicht die beiden letzten Rennen (Kanada fällt aus) gewinnt und Niki Lauda in beiden Rennen punktlos bleibt, ist er bereits Weltmeister. Das Rennen wurde kurz nach der Halbzeit wegen strömenden Regens abgebrochen und endete in der Reihenfolge Brambilla (March), Hunt (Hesketh), Pryce (Shadow), Mass (McLaren), Peterson (Lotus) und Lauda.

Den nicht zur Weltmeisterschaft zählenden **GP der Schweiz** in Dijon gewann Regazzoni vor Depailler, Mass und Peterson. Im Training lautete die Reihenfolge Jarier vor Fittipaldi, Regazzoni und Mass.

Am 16. September wird **Karl Kling**, einer der erfolgreichsten Rennfahrer der Nachkriegszeit, 65. Sein größter Erfolg war der Sieg bei der Carrera Panamericana 1952 auf 300 SL. In diesem Jahr wurde ihm auch die für Motorsportler seltene Auszeichnung zuteil, von der Sportpresse zum „Sportler des Jahres“ gewählt zu werden. Später fuhr er erfolgreich die Formel 1-„Silberpfeile“ von Mercedes.

Viel Geld gab es bei der **Castrol GTX-Trophy** der Formel Super V, die bei den letzten Rennen in Finthen entschieden wurde. Sieger Rosberg erhielt allein DM 15000,–! V. l. n. r. Persson (4), Bross (3), Kozarowitzky (2), Rosberg (1) und Scharmann (5).



Der **Renault 5-Pokal** für Int. Lizenzfahrer wurde bereits vorzeitig beim drittletzten Wertungslauf in Hockenheim durch den Kölner Journalisten Rainer Braun gewonnen. Braun erhält DM 15000,–.

BMW erhöhte abermals die Preise – der billigste 316 kostet jetzt mehr als DM 14000,–!

Dr. Karl-Heinz Lange, bisher Leiter des Motoren-Vorversuchs bei Porsche, wurde Nachfolger des pensionierten Leiters der Motorenentwicklung bei BMW, Alex von Falkenhausen.

Gerüchten zufolge soll **Klaus Ludwig** 1976 Formel 2-Rennen in einem Wagen mit Ford-Motor fahren.

Simca stellte zur IAA einen neuen **Bagheera** mit dem 1500-ccm-Motor des Simca 1308 GT vor, der 90 PS leistet und in der Ausstattung verbessert wurde. Der bisherige 1300-ccm-Bagheera wird weitergeliefert.

Bei der **1000-Seen-Rallye** in Finnland holten Kulläng/Andersson mit Platz 5 für Opel 8 Punkte. Opel liegt bei drei noch offenen Meisterschaftsläufen mit 41 Punkten hinter Fiat (43) und Lancia (55) auf Platz 3. Überraschend konnte Hanno Mikkola auf einem in der Leistung nicht voll konkurrenzfähigen Toyota Levin seinen 5.(!) Sieg feiern, knapp vor Simo Lampinen (Saab), Timo Mäkinen (Escort) und Per Eklund (Saab). Blomquist (Saab) führte, wurde aber wegen Geschwindigkeitsüberschreitung

auf den Verbindungsstrecken aus der Wertung genommen, später führte Alen (Datsun), kam aber von der Strecke ab.

Opel bietet jetzt für den Rekord auch einen Zweiliter-Motor mit einer Leistung von 100 PS an. Der Aufpreis beträgt DM 550,– für die Limousine und DM 635,– für das Coupé (einschließlich anderer Reifen für das Coupé). Das ist nicht wenig für einen Motor, der ganze 3 PS mehr leistet als noch vor wenigen Monaten der 1,9-l-Motor!

Citroën bietet den CX 2200 nun auch mit einem Dieselmotor an, der 66 PS leistet und den aerodynamisch günstigen Wagen auf 146 km/h bringt. Als Beschleunigung von 0–100 km/h werden 20,1 sec genannt. Das sind Werte, die fast dem Mercedes 240 D 3.0 entsprechen.

Weltpremiere feierte in Frankfurt auf der IAA der **Jaguar XJ-S**. Das Coupé hat den 5.3 l-V 12-Motor, der 287 PS leistet und 240 km/h schnell sein soll.



Walter Struckmann hat seinen Protest gegen die Wertung von Egon Evertz beim Bergrennen Alzenau gewonnen. Evertz erhält in Alzenau im Gegensatz zu unserer Tabelle auf Seite 36 keine Punkte.

Beim GP von Italien sicherte sich Niki Lauda durch seinen dritten Platz hinter seinem Teamgefährten Regazzoni und dem amtierenden Weltmeister Fittipaldi den Weltmeister-Titel 1975.

Das ONS-Sportgericht hat der Altenheimer Berufung stattgegeben und Hauck als Sieger der Rallye Vorderpfalz disqualifiziert. Unsere Meisterschaftstabelle ändert sich dahingehend, daß jetzt Altenheimer/Menne mit 229 Punkten vor Smolej/Pilz (226) und Demuth/Witte führen.

PS-Post

In Heft Nr. 8 schreiben Sie, daß die NSU-Typen TTS und TT bis 1976 bzw. 1977 homologiert bleiben.
Im 76er Anhang J Artikel 252f steht nun aber folgendes: Die Homologation kann nur für Modelle gewährt werden, die sich am 1. Januar 1974 noch in Produktion befanden oder deren Herstellung nach diesem Datum aufgenommen worden ist . . .
Danach ist es also doch „Das letzte Jahr des NSU“, oder?
Hans Jürgen Schmidt

Red.: *Unsere Notiz stützt sich auf eine offizielle Antwort des bis zum 31. 12. 1975 allein maßgebenden AvD.*

Betr.: Motorsport im NAVC, Leserbrief in SF 6/75.
Es ist Ihrer Zeitschrift hoch anzurechnen, einmal den DAM-Motorsport des NAVC zu erwähnen, denn es ist m. E. die einzige praktikable Lösung, Motorsport als Breitensport auf unterster Ebene zu betreiben. Hier ist der Orientierungs- u. Slalomsport durch Sportstatuten geregelt, und alle Veranstaltungen werden durch Sportkommissare überwacht. Daß Sie so einen unqualifizierten Leserbrief wie den von Bob Gudjous ohne Richtigstellung veröffentlichen, läßt auf Informationslücken in Ihrer Redaktion schließen (anbei ein Clubhandbuch des NAVC 75).
Nachdem diese Veranstaltungen durch Statuten geregelt sind und jeder Teilnehmer die Möglichkeit hat, bei einer Veranstaltung zu protestieren, kann man doch kaum von Freistilsport sprechen. Als Sportleiter des Ingolstädter Automobilclubs freue ich mich, im NAVC zu sein, weil er mir mehr motorsportliche Möglichkeiten gibt:
1. Orientierungsfahrten beliebig lang, mit Sportstatuten, Versicherung und Sportkommissar bei einem Startgeld von 15,– bis 30,– DM.
2. Slalom-Veranstaltungen mit dreimal mindestens 700 m Länge, mit Sportstatuten, Versicherung, Sportkommissar, Racing-Reifen u. offener Auspuffanlage, wobei die Haftpflicht bei Fahrzeugen nach StVZO zahlt (Ansonsten 9,– DM Nachversicherung), alles für DM 15,– bis DM 30,– Startgeld. NAVC-Veranstaltungen sind der Verkehrserziehung dienende Wettbewerbe, da es primär auf fehlerfreies Befahren des Parcours als auf Geschwindigkeit ankommt.
3. Sollte es mich doch gelüsten, eine ONS-Veranstaltung durchzuführen, so bekommt der Verein die Genehmigung beim Sportfahrerkreis des NAVC, der sich auf dem Umweg über den AvD der ONS unterwirft (wie es die ONS-Gewaltigen aus der Kaiserzeit so gerne hören). Der NAVC-Ortsclub genießt also zu der Möglichkeit, ONS-Motorsport betreiben zu können, auch den im festen Rahmen reglementierten Motorsport auf unterer Ebene. Hans G. Rickelt
(Sportwart im NAVC)

Betr.: Bergrennen Osnabrück
Beim Bergrennen MSC Osnabrück im ADAC ging es anscheinend nicht mit rechten Dingen zu. Bei der technischen Abnahme hieß es, dies sei wohl die letzte Veranstaltung, bei der die NSU TT und TTS mit geraden Ansaugrohren fahren dürfen. Diese Änderung wurde ja auch jedem Sportfahrer mit den ONS-Nachrichten mitgeteilt. Am Samstag wurde dann auch fleißig trainiert. Das böse Erwachen kam dann am Sonntag, denn am Aushang hing eine Entscheidung der Sportkommissare, in der es hieß: Gemäß FIA-Beschluß dürfen an NSU-Fahrzeugen keine Veränderungen an tragenden Teilen vorgenommen werden. Für die so veränderten Fahrzeuge erstellt der Veranstalter eine Sonderwertung ohne Anspruch auf die in der Ausschreibung ausgesetzten Preise.
Was blieb einem also übrig, als aufzuladen und nach Hause zu fahren. Frage: Kann die ONS in einer Veranstaltung technische Bestimmungen ändern, obwohl keinem Teilnehmer bis dahin dies durch die ONS-Nachrichten bekannt war? Denn diese kommen ja immer erst um den 15. des Monats herum. Renngemeinschaft
Holstein e. V. AvD

Betr.: Slalommeisterschaft/ Leserbrief Odrosek, SF 9/75
Herr Odrosek setzt sich durchaus kritisch und sachlich mit der neu konzipierten Slalommeisterschaft der ONS auseinander. Ich halte es dennoch für erforderlich, seine Argumente aus anderer Sicht zu beleuchten.
Die Streichung der Gruppen 2 und 4 wird zunächst sicherlich dazu führen, daß einige Gruppe 2-Fahrer auf prädikatslose Slaloms oder auf andere Motorsport-Disziplinen ausweichen müssen. Der Vorteil liegt aber darin, daß die Zahl der Klassen halbiert und damit die Konkurrenz innerhalb der Klassen größer wird. Außerdem, und das ist gerade bei der Slalom-Meisterschaft als der Meisterschaft des „kleinen Mannes“ wichtig, wird der Sport wesentlich billiger und die Leistungsdichte ausgeglichener. Die Abschaffung der Zusatzpunkte könnte zu einer ex-aequo-Meisterschaft führen. Ich bezweifele auch, daß die Masse der Zuschauer durch die Spezialfahrzeuge angelockt wird, sondern glaube vielmehr, daß gerade weitgehend serienmäßige Fahrzeuge, wie sie auch von den Zuschauern selbst gefahren werden, die eigentliche Attraktion sind.
Peter Haumann

Betr.: Schwierigkeiten bei der ONS/SF 7/75
Sie haben in Ihrer Juli-Ausgabe der ONS einige sehr konkrete Vorwürfe gemacht: die nachträgliche Änderung der Gruppenwertung bei der Rallyemeisterschaft, die Beibehaltung des Meisterschaftsprädikats bei zwei Veranstaltungen trotz eindeutig anderslautender Bestimmungen und das Verbot für Fahrer, während der Saison das lizenzausstellende Land zu wechseln, was Warmbold-Beifahrer Davenport getan hat. Es würde mich nun interessieren, wie diese 3 Punkte geklärt wurden bzw. welche Argumente die ONS vorbringt. H.-G. Mair

Red.: *Offiziell hat sich die ONS nicht geäußert, was wir auch nicht erwartet haben, denn zumindest für die beiden ersten Verstöße fehlt jede Grundlage, und eine Erklärung hätte lediglich diesen Tatbestand anerkennen können. Das ändert leider nichts daran, daß beide Verstöße nicht rückgängig gemacht wurden. Etwas anders verhält es sich mit dem Daven-*

port-Lizenzwechsel. Hier argumentiert man (inoffiziell), die FIA habe das Verbot des Lizenzwechsels während der laufenden Saison erst ausgesprochen, nachdem Davenport die deutsche Lizenz erhalten hatte. Richtig ist, daß die FIA tatsächlich in diesem Punkt bisher sehr viel liberaler war.

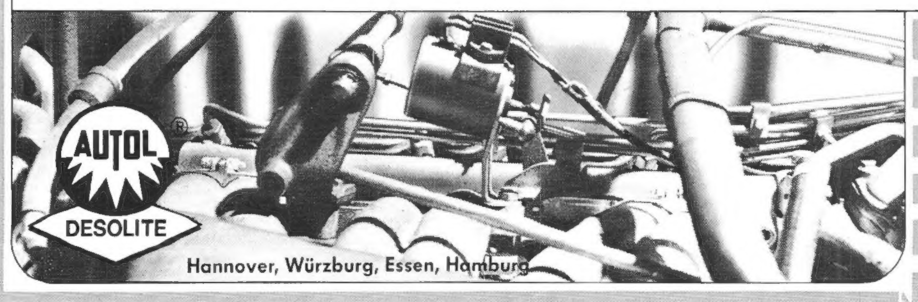
Betr.: Motorsport im Zwielicht, SF 9/75
Mit seinem Appell an die Veranstalter macht es sich Herr Norbert Steffens in seinem Leserbrief SF 9/75 etwas zu einfach. Orientierungsfahrten mit echter Orientierung sind selten geworden, da die Behörden inzwischen Auflagen vorlegen, die kaum noch zu erfüllen sind. In manchen Landesteilen sind Forst- und Wirtschaftswege ganz verboten. Woher soll denn eine Wertung kommen, wenn die Orientierung zu einfach ist?
Ohne Zweifel kann man den Nachwuchs auch eher ansprechen, wenn man bei Clubsportveranstaltungen abgesperrte Wertungsprüfungen einbaut, die dem Fahrer einen Hauch davon vermitteln, was bei ONS-Veranstaltungen auf ihn wartet. Leider hat Herr Steffens es versäumt, seine Vorstellungen einer optimalen Clubsport-Orientierungsfahrt zu umreißen.
Wilhelm Gerner, Köln

Betr.: Testberichte in „SF"
Auch ich bedaure, daß „Sportfahrer" während der motorsportlichen Hochsaison keine Testberichte veröffentlichen konnte, wie Sie es im SF-steno 8/75 erwähnten. Ich hoffe aber auf die zumindest in dieser Hinsicht besseren Wintermonate. Besonders interessiert mich der angekündigte Test des Rallye-Golf, da ich selbst einen solchen Wagen bei kleineren Veranstaltungen einsetze. Ist er aber nicht durch den neuen Golf GT/i gegenstandslos geworden? Da wir gerade beim neuen Golf GT/i sind: ein ganz besonderer Knüller wäre natürlich ein Vergleichstest der drei bzw. vier neuen „Supersportler", des Golf GT/i, Escort RS, Kadett GT/E und evtl. des Audi 80 GTE. Wann kann man damit rechnen? Clemens Hofmann

Red.: *Der Test des Rallye-Golf soll in der nächsten Ausgabe erscheinen – gegenstandslos ist er nicht, da noch einige Zeit bis zur Homologation des neuen Golf GT/i vergehen wird, abgesehen davon, daß auch ein präparierter Gruppe 1-Golf GT/i sich praktisch nur in der Leistung von dem von uns getesteten Rallye-Golf unterscheidet. Ein vergleichender Fahrbericht der Modelle Kadett GT/E, Golf GT/i und Escort RS kommt bald.*

Betr.: „Sponsors" oder „Sponsoren"
Vor einiger Zeit habe ich in einer Automobilzeitschrift, ich glaube, es war in „Sportfahrer", etwas darüber gelesen, daß die Mehrzahl des englischen Wortes Sponsor durch Anhängen eines „s" gebildet wird, die Mehrzahlbildung „Sponsoren" also falsch ist. In diesem Sinne habe ich mit einem Freund gewettet, der mir nun Veröffentlichungen in einer anderen Motorzeitschrift vorlegt, in denen das Wort tatsächlich mit „en" geschrieben wird. Was ist nun richtig – können Sie mir verbindliche Auskunft geben?
R.-M. Kohler

Red.: *Auch Motorzeitschriften können von irren, wie sich gerade am von Ihnen genannten Beispiel immer wieder zeigt. Hier gibt es nicht einmal zwei Möglichkeiten wie bei manchen anderen eingedeutschten Fremdwörtern (z. B. Ballons ist ebenso zulässig wie Ballone), sondern eindeutig nur die Mehrzahlbildung mit dem s (vergl. Duden). Merke: ein Fehler wird nicht dadurch korrigiert, daß man ihn ständig wiederholt. Sie haben Ihre Wette gewonnen!*




ALPINA
Struckmann
A.-Rh-neg.
DUNLOP
BILSTEIN
GASDRUCK
STOSS-
DÄMPFER
Castrol

Einer von uns: Walter Struckmann

Zu den „alten Kämpfern", die seit vielen Jahren im nationalen Motorsport im vorderen Glied stehen, gehört Walter Struckmann. Seit genau 20 Jahren ist er nun dabei – das können wohl wenige noch aktive Fahrer für sich in Anspruch nehmen!

Geboren wurde Walter 1937 in Stadthagen, hatte wenig Sinn für die väterliche Landwirtschaft, sondern erheblich mehr Interesse an Motoren. Nach der Schule absolvierte er eine Lehre als Maschinen-Schlosser, hatte 1955 ausgelernt und begann im gleichen Jahr auf einer DKW mit dem Motorsport – recht bescheiden zunächst, es fehlte am Kleingeld. So dauerte es auch bis 1958, bevor Walter mit einem VW 1200 an einer Rallye teilnehmen konnte – Resultat: Bronze. Nicht gerade aufregend, ebensowenig wie die Resultate der nächsten Jahre, in denen Walter ausschließlich Rallyes fuhr. Immerhin hatte er 1962 genügend Erfolge zusammengefahren, um die Int. Lizenz beantragen zu können, und damit das erste Ziel eines Sportfahrers erreicht. Der bemerkenswerteste Erfolg dieses Jahres war ein dritter Platz bei der Tour d'Europe trotz Unfall in Afrika.

Das nächste Ziel nach der Lizenz sind die Sportabzeichen der Clubs. Das bronzene ADAC-Sportabzeichen hatte er schon 1961, vor der Lizenz, bekommen. 1962 war Silber an der Reihe, 1963 Gold, und 1966 schließlich mit dem Goldenen Sportabzeichen mit Brillanten die höchste ADAC-Auszeichnung. Bis 1966 fuhr Walter Struckmann nur Rallyes, so gegen 180, wie er meint, und es gab in seiner sportlichen Laufbahn bisher nichts, was ihn wesentlich über den Durchschnitt herausgehoben hätte – auch die ADAC-Brillanten sind bei entsprechendem Fleiß ohne überragendes Talent zu erringen.

Ab 1967 sattelte Walter auf Rennen um, und zwar aus Kostengründen auf Bergrennen. Ein ex-Kelleners-2000 Ti bildete den Anfang, 1968 folgte ein Schnitzer-2002.

Damit regnete es Klassensiege, oft auch Tourenwagen-Bestzeiten, bis auch dieser BMW nach zwei Jahren ausgedient hatte und 1970 gegen einen 1602 Alpina eingetauscht wurde. Nun kam das große Jahr des Walter Struckmann, das ihn erstmals in das volle Rampenlicht rückte, und da Erfolg verpflichtet, fällt wohl auch in dieses Jahr die Geburtsstunde des echt und anerkannt schnellen Fahrers Walter Struckmann: bei 18 Starts siegte er 18mal, gewann den Titel des Deutschen Automobil-Bergmeisters und erhielt als erfolgreichster BMW-Fahrer des In- und Auslandes den Großen BMW-Sportpokal! Einziger Wermutstropfen war ein taktisches Spielchen, mit dem er versuchte, die BMW-Tuner Schnitzer und Alpina gegeneinander auszubremsen.



Mit dem Benendens-BMW hatte Walter im Vorjahr nicht immer Glück. Fotos: Struckmann, Bittner

Das Jahr 1971 bestritt Walter auf einem GS-BMW und versuchte sich auf der Rundstrecke. Auch hier ist seine Bilanz recht eindrucksvoll: 10mal Platz 1, 5mal Platz 2, 1mal Platz 4, vier Ausfälle. Dann kam das Pechjahr 1972. Zunächst fing alles gut an. Walters Club war Mitveranstalter des ersten Laufes zur Deutschen Rallyemeisterschaft, und auf einem gebraucht erstandenen Porsche wurde er tatsächlich gegen harte Konkurrenz Gesamtsieger, wobei er auf den Sonderprüfungen hinter dem Rallyemeister 1973, Gerd Behret, die zweitschnellste Zeit fuhr. Nach diesem kurzen Abstecher in das Lager der Rallyefahrer aber klappte nichts mehr. Ein von Tuner Wooding entliehener Escort BDA zeichnete sich durch chronische Ausfälle aus, und gegen Jahresende fiel auch Wooding selbst durch Konkurs aus.

1973 verdingte sich Walter Struckmann bei Koepchen, war dort auch mit 12 Siegen, zwei zweiten Plätzen und 6 Ausfällen recht erfolgreich, mußte aber gegen Saisonende feststellen, daß auch Koepchen die Waffen streckte. Ähnlich war es 1974, als Struckmann für die neue Tuningfirma Benendens fuhr: wenn er gerade einmal nicht ausfiel, gewann er, Benendens aber verlor und gab am Jahresende das Tuninggeschäft auf! Struckmann, der Tuner-Killer? Nun, in diesem Jahr startet er wieder für Alpina, und man darf hoffen, daß sich diese Firma als widerstandsfähiger erweist. Dafür zerschmetterte sein Kopilot Kuhl beim GP der Tourenwagen den Alpina-BMW voll.

In der Bergmeisterschaft 1975 liegt Walter Struckmann ganz vorn und gilt zusammen mit Egon Evertz als Favorit. Wenn dieser Artikel erscheint, ist die Meisterschaft bereits entschieden, und es wird sich gezeigt haben, ob Walter Struckmann seinen Erfolg von 1970 wiederholen kann.

Seit 1960 ist Walter Struckmann bereits Beamter im Justizdienst. Ohne gelegentliche finanzielle Unterstützung durch seine Mutter könnte er sich sein kostspieliges Hobby Motorsport kaum leisten. Neben dem Motorsport nennt er als Hobby das Fußballspielen – aktiv wie passiv.

Über den Rennsport mit Tourenwagen hinaus hat Walter Struckmann keine weiterreichenden Pläne im Motorsport. An einen Rücktritt denkt er noch nicht. Vielleicht schafft er tatsächlich noch einmal das Goldene AvD-Sportabzeichen mit Brillanten – bei rund 300 Veranstaltungen hat er bisher 2000 der erforderlichen 3000 Punkte zusammengefahren.

Neben seinem Beruf und dem aktiven Motorsport ist Walter Struckmann bei vielen Fahrerlehrgängen als Instruktor zu finden, und mancher „Sportfahrer"-Leser, der ihn nicht auf der Rennstrecke kennengelernt hat, mag ihn bei einem solchen Lehrgang treffen.

„Sportfahrer" ist bemüht, in der Serie „Einer von uns" solche Fahrer vorzustellen, die sich durch besondere „Merkwürdigkeiten" auszeichnen und insofern als Vorbild dienen können. Bei Walter Struckmann scheint uns bemerkenswert, mit welcher unbeirrbaren Konsequenz er seiner Leidenschaft Motorsport treu blieb und sich systematisch steigerte, bis er zu einem der schnellsten Tourenwagenfahrer herangereift war. Viele junge Fahrer werfen nach ein oder zwei Jahren resigniert die Flinte ins Korn, wenn sich die erwarteten Erfolge nur zögernd einstellen. Walter mußte von dem Augenblick an, als er erstmals auf einem Motorrad bei einem Wettbewerb startete, 7 Jahre bis zur Int. Lizenz warten! Die „Brillanten" holte er sich als Rallyefahrer, obwohl ihm dort nie der ganz große Durchbruch geglückt war, und die Deutsche Bergmeisterschaft konnte er erst nach 17 Jahren aktivem Motorsport erringen! Wenn das so weitergeht, wird er in weiteren 17 Jahren noch Formel-1-Weltmeister . . .

W. R. v. R.

Reifen für Sport & Straße

Rallye-Reifen

In unserem letzten Bericht hatten wir über Hintergründe und Aktivitäten auf dem Gebiet der Gürtel-Rennreifen berichtet. Neben Michelin und Pirelli gibt es auch bei Kleber und in kleinerem Umfange bei Goodyear Aktivitäten mit Gürtelreifen. In mancherlei Hinsicht sind hier Rallye-Reifen wesentlich fortschrittlicher, und die spezifischen Belastungen dieser Reifen sind z.T. schon heute höher als bei Rennreifen. Bedenken Sie die extremen Einsatzbedingungen, die bei einer Rallye herrschen. Es gibt

glatte und wellige Asphaltstrecken,
Schotter,
Waldwege,
Schlamm,
Eis,
Schnee.

Dabei sind Schnee und Schnee noch lange nicht gleich. Es gibt Neuschnee, Harsch oder auch nur leicht vereiste oder verschneite Fahrbahnen. Und für jeden Zustand sind besondere Reifen erforderlich, wenn man z.B. die 250 PS eines superleichten Stratos oder Porsche übertragen will. Nicht umsonst hält ein ausgeklügelter Reifen-Service für einen Spitzenwagen bei der Rallye Monte Carlo ca. 200 Reifen bereit.

Bis zu welcher Perfektion man die Entwicklung von Rallyereifen treiben kann, haben die Techniker von Pirelli in den letzten Jahren demonstriert, die den Rallyesport fest im Griff haben. Der Gewinn der Rallye-Weltmeisterschaft, mehrerer Europameisterschaften und quasi sämtlicher Landesmeisterschaften der letzten Jahre sind der Beweis. Wir wollen deshalb am Beispiel von Pirelli die verschiedenen Reifen-Zuordnungen aufzeigen, die für Sonderprüfungen als optimal gelten:

Glatter Asphalt

Hier sind unbedingt Rennreifen zu fahren, wobei die konventionellen Supersport-Reifen nach und nach durch die zukunftsträchtigen Gürtel-Rennreifen abgelöst werden. Selbst bei Rallyes werden heute vorzugsweise Slicks verwendet.

Welliger Asphalt

Im Prinzip sind auch hier Rennreifen vorteilhaft, jedoch zeigen die „frisierten" Serienreifen von Pirelli hier erstaunliche Leistungsfähigkeit. Auf den extrem welligen Abschnitten der französischen Seealpen z.B. erweist sich der CN 36 Rotpunkt als sehr schnell. Vor allem erfordern diese Reifen nicht die gleiche hohe Konzentration wie reine Rennreifen und sind somit im Gesamtverlauf einer Rallye wesentlich weniger gewöhnungsbedürftig. Es sind genügend negative Beispiele bekannt, bei denen durch Verwendung zu extremer Reifen auf kurzen Apshalt-Sonderprüfungen Unfälle passierten, weil die rasche Umstellung die Fahrer überforderte. Der CN 36 SM Rotpunkt ist eine Rallye-Spezialvariante des normalen CN 36 und hat als wesentlichen Unterschied zu diesem eine Art Rennreifenmischung.
Noch besser werden hier in Zukunft allenfalls die Gürtel-Rennreifen werden, die die extreme Haftung von Rennreifen mit der Gutmütigkeit und leichten Lenkbarkeit von Gürtelreifen vereinen. Die ersten „P 7", die jetzt nach und nach im Sport auftauchen, lassen das vermuten.

Auf nasser Fahrbahn

... sind auch, je nach Straßenoberfläche, die Pirelli-Rotpunkt oder reine Rennreifen mit Regenprofil einzusetzen; auf Strecken mit geringer Feuchtigkeit entsprechende Intermediates.

Welche enormen Unterschiede in den möglichen Rundenzeiten durch verschiedene Bereifungen erreicht werden können, soll in zwei Testergebnissen erläutert werden. Die Tabelle 1 zeigt eine Zusammenstellung von Meßwerten auf einem Opel Ascona, die bei einem Kreistest bzw. bei Bremsversuchen auf nassem Asphalt ermittelt wurden. Hier werden Reifen der verschiedenen Qualitätsklassen (SR bis 180 km/h, HR bis 210 km/h, VR über 210 km/h) mit verschiedenen Querschnittsverhältnissen (Serie 70 und Serie 60) miteinander verglichen.

In Tabelle 3 sind die unterschiedlichen Rundenzeiten auf einem Rallye-BMW 2002 auf trockenem Asphalt gegenübergestellt. Ganz erstaunlich sind auch hier die Ergebnisse, die mit den neuen P7-Gürtelreifen von Pirelli erzielt werden.

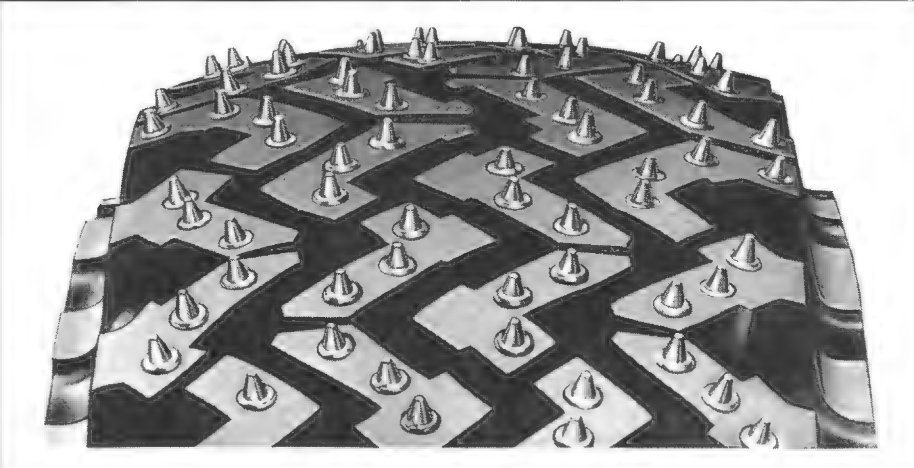
Für Schotterstrecken

... ist auf jeden Fall ein robuster Reifen erforderlich, bei dem die Haltbarkeit der Profilstollen gegen Ausreißen und die Festigkeit der Karkasse gegen eindringende Steine im Vordergrund stehen. Für diese Einsätze verwendet man bei Pirelli den MS 35 Rotpunkt oder auch den MS 35/5 C in Rotpunkt-Ausführung. Das MS-35-Profil ist ein sehr griffiges Winterreifenprofil, das






(1) **CN 36 SM** – *Sehr schnellaufsicherer Pirelli-Stahlgürtelreifen. Für sportliche Fahrweise, Zwischenetappen und in Rotpunktausführung für wellige Asphaltstrekken geeignet.* – (2) **P7** – *Der neue Hochleistungs-Komfortreifen von Pirelli. Inzwischen serienmäßig auf Porsche Turbo und Carrera-Fahrzeugen. Speerspitze einer neuen Reifengeneration?* – (3) **MS 35 SM** – *Winterhaftreifen der neuen Generation von Pirelli. Auch in Weißpunktmischung für Schnee und Rotpunktmischung für Schlechtwegstrecken erhältlich.* – (4) **MS 35/5 C** – *Grobstollige Abwandlung des bekannten MS 35. Pirellis Spezialreifen für Schnee und Eis in Weißpunktausführung. Für Schotter und losen Untergrund in Rotpunktausführung.*



5



6

(5) **MS 35/5 C, voll bespikt.** *Durch das Fehlen von Lamellen ergibt sich die Möglichkeit, für Wintereinsätze extrem viele Spikes zu montieren. – (6) Die* **„Gripomatic Spikes"** *sind von Pirelli patentiert. Bei ihnen ist der Spikes im Gürtel verankert und hält extremsten Beanspruchungen stand.*

Tabelle 1

Reifen	Kreistest h	%	Bremsweg aus 50 km/h m	%	Bremsweg aus 80 km/h m	%	Durchschnitt %
185/70 HR 13, TL Pirelli CN 36 SM	0,831	100	13,49	100	37,50	100	100
185/70 VR 13, TL Pirelli CN 36 SM Rotpunkt	0,891	107,2	12,66	106,6	35,53	105,5	106,4
185/70 SR 13, TL Pirelli P 3	0,812	97,7	13,69	98,5	39,45	95,1	97,1
205/60 VR 13, TL Dunlop SP Sport Super	0,839	101,0	13,10	103,0	37,49	100	101,3

Vergleich der Straßenhaftung verschiedener Reifengrößen und Ausführungen auf nasser Fahrbahn, Testfahrzeug Opel-Ascona.

Tabelle 2

Bereifung	Felgenbreite	Rundenzeit	%
185/70 VR 13, TL Pirelli CN 36 SM vorn und hinten	5½"	1 min. 44,8 sek.	100
185/70 VR 13, TL Pirelli CN 36 SM Rotpunkt vorn und hinten	6"	1 min. 40,4 sek.	104,4
205/50 VR 15, TL Pirelli P 7 vorn und hinten	6"	1 min. 39,4 sek.	105,3
4.50/9.40–13 Pirelli Super Sport vorn	7½"	1 min. 37,2 sek.	107,8
4.50/10.40–13 Pirelli Super Sport hinten	8½"		
205/50 VR 15, TL Pirelli P 7 vorn	7½"	1 min. 36,0 sek.	109,2
225/50 VR 15, TL Pirelli P 7 hinten	8"		

Vergleich der Rundenzeiten verschiedener Reifengrößen und Ausführungen auf trockener Fahrbahn, Testfahrzeug BMW 2002 Rallye-Ausführung.

für diesen Einsatzzweck ebenfalls mit einer speziellen Rennreifenmischung versehen wird. Der MS 35/5 C ist eine Abwandlung des normalen MS 35, bei dem jedoch zur Erhöhung der Griffigkeit im losen Untergrund die Profilnuten vergrößert wurden.

Auf Waldwegen

... ist ebenfalls der MS 35/5 C unübertroffen, da durch den Verzicht auf feine Lamellen und die verwendete Rennmischung Griffigkeit und Fahrstabilität erzielt werden, die höher liegen als bei vielen Sommer-Gürtelreifen. Es ist ein echter Rallye-Reifen, der trotz Winterprofil als HR-Reifen und damit bis 210 km/h zugelassen wird.

Angesichts der vielen Reifenprobleme, die bei praktisch allen Fabrikaten z. Z. auftreten, ist es erstaunlich, wie schnellaufsicher dieser Reifen nach wie vor ist, denn Protektorlösungen oder gar Reifenplatzer sind hier unbekannt.

Leider werden bei immer mehr Veranstaltungen in jüngster Zeit M&S-Reifen völlig verboten. Man will hiermit Straßenbeschädigungen auf Waldetappen vermeiden. Durch die geringere Haftung von Sommerreifen auf losem Untergrund wird allerdings der Schlupf der Räder deutlich erhöht, so daß u. U. die Bildung von Spur-Rinnen größer sein kann als bei optimalen Spezialreifen.

Sofern M&S-Reifen verboten sind, bietet sich der CN 36 in Rotpunktausführung als Alternative an. Bei Michelin geht man sogar so weit, bei den grobstolligen Rallye-Reifen das Wort „M&S" tunlichst zu vermeiden, um so das Winterreifenverbot auf Rallye-Sonderprüfungen zu umgehen!

Die Entwicklung neuer Winterreifen für **Schnee und Eis** ist in letzter Zeit durch das Verbot der Spikes-Reifen stark in Gang gekommen. Unbestritten ist aber, daß so manches Menschenleben im Winter gerettet wurde, denn die Haftung von Spikes-Reifen auf Schnee und Eis ist nach wie vor unübertroffen. Da jedoch Spikes-Reifen im Ausland noch weiter zugelassen sind, wird bei vielen großen Rallye-Veranstaltungen auch heute noch mit Spikes gefahren. Bei Pirelli hat man deshalb folgende Reifen zur Auswahl:

MS 35 SM: Echter Winterreifen ohne Spikes, jedoch mit einer Super-Haftmischung. Mit ihr werden hervorragende Ergebnisse erzielt, jedoch sind echte Spikesreifen auf Eis weiter überlegen.

MS 35 Weißpunkt: Im Gegensatz zu den „Rotpunkt-Reifen", die auf extreme Rißfestigkeit und Nässehaftung ausgelegt sind, ist die „Weißpunkt-Mischung" nach einem speziellen Rezept für gute Winterhaftung und Spikeshaltbarkeit hergestellt. Die Verwendung der Weißpunkt-Reifen auf nassen Sommerstraßen ist jedoch nicht zu empfehlen, denn dort sind Rotpunkt-Reifen weit überlegen. Das gleiche gilt umgekehrt für Rotpunkt-Reifen im Schnee.

MS 35/5 C Weißpunkt: Der bereits beschriebene 5 C mit seinem offenen Profil und der Möglichkeit, viele Spikes zu montieren, ist für echte Schnee- und Eis-Etappen gedacht. So werden extra schmale Reifen bereitgehalten, die möglichst wenig Gummi auf die Fahrbahn bringen, um so den spezifischen Bodendruck zu erhöhen. Die gefürchteten Seealpen-Etappen bei der Rallye Monte Carlo 1971, die ein fast noch unbekannter Sandro Munari auf dem schwachen Lancia Fulvia mit Abstand gewann, war die Geburtsstunde dieses unschlagbaren Reifens.

Im dritten Teil unseres Reifenberichtes werden wir auf lieferbare Größen, Lieferprogramme und Bezugsquellen für Sportreifen eingehen.

T. Walter

Walter Röhrl berichtet...

Wenn ein professioneller Rallyefahrer schon keine Rallyes fährt, kann er noch lange nicht dem Müßiggang frönen. In der letzten Zeit war ich Rennfahrer, habe mich als Motorrad-Geländefahrer versucht und als Schauspieler debutiert. Dann kam die IAA, und anschließend war ich froh, wieder Rallyes fahren zu können....

Vier Monate hatte ich mich schon darauf gefreut, jetzt einmal zwei Monate nichts tun zu müssen, schlicht und einfach Urlaub zu haben. Doch hinterher kann ich mich nicht einmal mehr erinnern, auch nur einmal mehr als zwei Tage zu Hause gewesen zu sein.
Gleich nach der Portugal-Rallye ging es schon los. Ich sollte mein allererstes Rennen fahren, die 24 Stunden von Francorchamps in Belgien. Ich habe mich sehr darauf gefreut, denn ich wollte schon immer einmal ein Rennen fahren, und von der Konzeption her war das sicherlich auch genau das richtige für mich: ein superschneller Kurs und vor allen Dingen ein Langstreckenrennen. Mein Partner war Rauno Aaltonen, und das beruhigte mich von vornherein, denn Rauno ist wirklich mit allen Wassern gewaschen, und es dürfte wohl kaum ein Langstreckenrennen auf der Welt geben, das er noch nicht gefahren hat.
Unser Gerät war ein Irmscher-Manta GTE in der Gruppe 1 b, eine echte Gruppe 1,5! Nach dem tödlichen Unfall von Hans Peter Joisten hat man in Belgien diese neue Kategorie eingeführt. Grob gesagt ist das Fahrwerk Gruppe 2, also Kotflügelverbreiterung, breite Reifen. Motorisch aber dürfen praktisch nur Ein- und Auslaß verbessert werden. Sicherlich eine ganz gute Formel, die offiziell Gruppe 1 b Francorchamps genannt wird, denn häufig ist es ja speziell in der Gruppe 2 so, daß Nachwuchsfahrer ihre Motoren machen lassen, um ja genügend Kraft zu haben. Dann aber reicht das Geld nicht mehr für ein passendes Fahrwerk und die dazugehörigen Bremsen, und das schließlich ist gefährlich. In der Gruppe 1 b ist es genau umgekehrt. Das Fahrwerk ist im Verhältnis besser als die zur Verfügung stehende Leistung, und damit wird die Sache zumindest vom Papier her zunächst einmal ungefährlicher.
Im Rennen konnten wir uns, zeitweilig sogar vor den Werks-Alfa, an erster Stelle der kleinen Division und an elfter Stelle im Gesamt halten. Aber schon nach vier Stunden, noch vor Anbruch der Dunkelheit, kam für uns das Aus. Rauno fuhr, als ihm eine Gas- oder besser Drosselklappenrückholfeder brach. Die logische Folge war ein überdrehter Motor und verbogene Ventile. Trotzdem war es sicherlich ein gelungener Einstand für uns, denn es war ja immerhin unser erster Einsatz in dieser Formel, und weder Günther Irmscher noch wir haben ja irgendwelche Erfahrungen.
Mir selbst hat es schon viel Spaß gemacht. Sowohl Training als auch Rennen. Besonders lustig war so die erste halbe Stunde, als noch alles zusammen war, als noch richtig Rad um Rad gefightet wurde. Nachher wurde es dann langweilig, als man ziemlich einsam nur noch seine Runden abspulte. Hin und wieder würde ich schon ganz gern mal ein Rennen fahren. Aber immer nur Rennen – ich glaube nicht, daß mich das auf die Dauer befriedigen könnte. Da ist mir dann Rallyefahren schon wesentlich lieber.
Auch nach diesen ersten Gehversuchen in Sachen Rennsport war nichts mit Urlaub. Nun gut, es war keine Rallye zu fahren, man mußte nichts trainieren. Aber Arbeit oder besser Termine gab es dennoch en masse. Zwei Fahrerlehrgänge, die ich schon seit Monaten halten sollte und die immer wieder verschoben werden mußten, standen auf dem Programm. Und genauso war es auch mit Autogrammstunden. Immer wieder habe ich sie verschieben müssen. Jetzt endlich wollte ich alle meine Versprechungen einlösen.
Zwischendurch sind wir dann einmal Reifenversuche in Hockenheim gefahren. So schön das ist, vor jedem Versuchstag glaubt man, hinterher sei man dann für immer schlauer und wüßte endgültig, wann wo welcher Reifen genau das richtige ist. Und genau das Gegenteil trifft dann meistens ein. Ich jedenfalls weiß manchmal hinterher überhaupt nichts mehr und möchte am liebsten meinen Job hinschmeißen. So verwirrend sind manchmal die Ergebnisse. Dennoch, einen Schritt kommt man immer weiter. Nur wird die Sache dann in der Praxis schwieriger. Gut, bei Rennen kann man sich vier verschiedene Arten von Rennreifen in die Box legen, aber wie soll man das alles bei Rallyes transportieren? Schließlich habe ich doch ein wenig Zeit gefunden, mir endlich ein Motorrad zu kaufen, eine 250-ccm-Ex-Werks-Gelände-Maico von Hans Maisch. Hans Maisch ist Werksfahrer bei Maico, ich glaube mehrfacher deutscher Meister und in der WM immer ganz weit vorn. Und eine von seinen Maschinen habe ich gekauft. Das Ding geht wirklich höllisch. Es macht mir riesigen Spaß, nur strengt es mich auch verdammt an. Ich hätte nie geglaubt, daß man so viel Kraft und Kondition braucht, um eine solche Maschine zu beherrschen. Dabei fahre ich gar nicht so viel, vielleicht mal ein oder zwei Stunden am Tag. Und natürlich vorsichtig, denn der Größte auf so einem Gerät bin ich wahrscheinlich nicht.
Die Krönung aber war unser neuer Job für Opel in Hamburg. Jochen haben sie extra aus seinen Flitterwochen einfliegen lassen, um uns als Schauspieler ausbilden zu lassen. Spaß beiseite: in Hamburg wurden allen europäischen Händlern die neuen Opel-Modelle vorgestellt. Und unsere Aufgabe dabei war es, auf die Bühne zu fahren und mit einigen Worten den neuen Kadett vorzustellen. Das war schon ganz lustig. Nur weil es eine richtige Show war, mit Ballett und Schauspielern und so, mußte das Ganze natürlich tagelang geprobt werden. Und da das bei Künstlern nicht genau wie bei einer Rallye nach Zeitplan geht, standen wir praktisch drei Tage immer Gewehr bei Fuß, falls wir dann wirklich mal unsere zwei Sätze auf der Bühne proben durften.
Das Künstlervölkchen ist schon wirklich ein Völkchen für sich. Und für uns war es dann eine absolut neue Sache. Allerdings können wir uns jetzt recht gut vorstellen, was sich sowohl im Film und Fernsehen so manchmal hinter der Bühne abspielt.
Leider war für uns damit schon wieder eine weitere Woche vorbei. Mit so richtig Freizeit war also wenig. Und jetzt rollt schon wieder langsam das neue Programm an. Das erste Training für San Remo mit den Kadett steht an. Extra wegen der IAA werden wir es unterbrechen und zurückkommen. Aber auf der IAA werden wir uns dann bestimmt sehen.

Bis dann
Ihr Walter Röhrl

Vielleicht haben Sie einen solchen Wagen nur deshalb noch nicht, weil es ihn bisher noch nicht gab. Ford Granada GLS Turnier.

6-Zylinder-Querstrom-V-Motoren
2,3-, 2,6- oder 3,0-Liter
Servolenkung
Bilstein-Gasdruckstoßdämpfer
Doppelgelenk-Schräglenker-Hinterachse
6-Zoll-Aluminium-Sportfelgen
Stahl-Gürtelreifen 195/70 HR 14
Verstärkter Stabilisator vorn
Halogen-Haupt-, Fern- und Nebelscheinwerfer
Stahlkurbeldach, hinten hochstellbar
Automatik-Sicherheitsgurte
Verstellbare Kopfstützen vorn
Lederbezogenes Sportlenkrad
Quarzuhr
Heizbare Heckscheibe
+ Heckscheiben-Wisch/Waschanlage
Ford Vernunft-Garantie:
1 Jahr ohne Kilometer-Begrenzung



Sachs-Rallye Baltic, 3.-7.9.1975

6. Lauf Deutsche Rallye-Meisterschaft

In diesem Jahr wurde die Internationale Rallye Baltic nicht nur für die dänische, sondern auch für die Deutsche Rallye-Meisterschaft gewertet. Desgleichen galt sie wie auch in den letzten Jahren als Wertungslauf für die Rallye-Europameisterschaft. Zwar hatte man sich einiges vorgenommen, um den Rallyeteams eine interessante Strecke von Kopenhagen nach Schweinfurt zu bieten, jedoch zerschlug ein kurzfristig ins Leben gerufenes Feuerschutzgesetz, ausgelöst durch die Waldbrände in Niedersachsen, die ursprünglichen Pläne. Dennoch konnte der Veranstalter ein respektables Nennungsergebnis vorweisen, und es dürfte erstmalig sein, daß zu einem Deutschen Ralley-Meisterschaftslauf



1



2



3

mehr Ausländer (63) als Deutsche (58) genannt hatten. Wie schon so oft war Kopenhagen Startort für eine deutsch/dänische Gemeinschaftsveranstaltung. Neu war jedoch die „TÜV"-Abnahme am Startplatz, dafür wurde auf andere Dinge nicht so genau geachtet. Beispielsweise auf die Startreihenfolge. Beim „Setzen" hatte sich der Veranstalter bös vertan. Einen Jaroszewicz zu vergessen, bleibt unentschuldbar, und auch von Holger Bohne und dem Norweger John Haugland sollte man gerade im Norden schon gehört haben!

Ab 6.00 Uhr begab sich das 115 Wagen starke Feld auf die Reise, was nicht gerade als zuschauerfreundlich angesehen werden kann. Auf der dänischen Hauptinsel „Seeland" übernahmen dann nach 4 Sonderprüfungen Holger Bohne/Moormann die Spitze. Ihr Sponsor „Frawitt-Haarmann" hatte den Ex-Marokko-Aaltonen-Ascona vom Opel-Euro-Händler-Team erstanden, und man war gespannt darauf, wie sich Bohne gegen Walter Smolej behaupten konnte, da die Motorleistung etwa identisch war. Als erster prominenter Ausfall war schon in der 3. SP der Toyota von Demuth/Witte zu beklagen. Diesmal einen 16-Ventiler fahrend, wollten sie es besonders gut machen. Durch Kaltverformung verwandelten sie das Auto jedoch an einem Telefonmasten zu Schrott.

Die erste große Pause gab es dann vor der Fährüberfahrt auf das Festland. Hier standen dann einige der bekannten Mini-Grand-Prix-Kurse auf dem Programm. Die schnellsten Zeiten soll hier Achim Warmbold gefahren sein. Genaues konnte man leider nicht in Erfahrung bringen, da es nicht möglich war, die Zeiten vom Veranstalter zu erfahren. Besonders erbost hierüber waren die ausländischen Teilnehmer. Allen voran der Neffe des polnischen Ministerpräsidenten, A. Jaroszewicz, der hier einen Werks-Fiat-Spider pilotierte. Der deutschen Sprache unkundig, wußte er nie, auf welchem Platz er rangierte. Überhaupt war dieses polnische Team eine Bereicherung der Rallyeszenerie. Herrlich anzusehen, wie der Fiat über die unbekannten Sonderprüfungen flog. Die Sonderprüfungen waren nämlich geheimgehalten worden. So geheim, wie in Deutschland üblich, nämlich daß die Spitzenfahrer fast alle trainiert hatten.

Topstar Ove Andersson mit Co Arne Hertz verabschiedeten sich zwischen Djursland und Jyllandsring. Eine Ventilfeder am Motor ihres Toyota war gebrochen. Ein schwarzer Tag für das Team Toyota. H. W. Schewe, diesmal mit Andy Hänsch, hatte Reifenprobleme. Beim Versuch, wieder nach vorne zu kommen, bekam er auch Probleme mit der Richtung. Er parkte seinen Porsche etwas außerhalb und gab auf. Auch Smolej/Pitz kämpften wieder um den Anschluß, nachdem sie sich in Dänemark zeitraubend gedreht hatten. Inzwischen hatten Warmbold/Davenport mit ihrem Renault A310 die Führung übernommen. Noch

(1) Bohne/Moormann, die Sensation der Sachs-Rallye Baltic. – (2) Hervorragend schlug sich wieder Rainer Altenheimer mit totalem Service: bei Beginn der Dunkelheit wurde eine Haube mit Scheinwerfer-Batterie montiert ... – (3) und am Tage fuhr man „nackt".

konnte keiner ahnen, daß dieses ihre Rallye werden würde, daß sie die Führung von hier ab nicht mehr abgeben würden. Holger Bohne fiel in Schleswig-Holstein durch Verfahren (!) zurück. Ingvar Carlsson, schwedischer BMW-Treter, wie immer mit einem hervorragenden Auto angetreten, mußte mit Motorschaden aufgeben. Landsmann Arne Allanson auf dem gleichen Fahrzeug tat es ihm sofort nach.

Die VW-Stadt Wolfsburg empfing die Teilnehmer in den Morgenstunden, und müde vom Herumstehen (nicht vom Fahren) fielen die Fahrer in die Betten, um nach ein paar Stunden für eine erlebnisreiche Sonderprüfung aufstehen zu müssen. Ehra-Lessien, der Welt größtes Automobilversuchsgelände mit allen nur erdenkbaren Straßenvariationen, erwartete die Teilnehmer. Rainer Altenheimer, ständig Anschluß an die Spitze haltend, fuhr hier Bestzeit. Auf einem künstlich errichteten Berg mit verschiedenen Steigungsstrecken lehnte Holger Bohne den schwarzen Ascona bei einer 37%igen Abfahrt an. Die organisatorischen Mängel wurden überdeut-



4

die Sportkommissare schritten zur Überprüfung. Warmbold/Davenport wurden später mit Strafpunkten laut Reglement belegt. Leider wurden diese aber in den offiziellen Aushängen wieder vergessen. Im Fichtel & Sachs-Kasino trübten die Diskussionen um Warmbold den „Rallyeball". Die Stimmungsmache einiger Leute gegen Warmbold/Davenport wurde schon fast peinlich. Gegen die Formfehler und Entscheidungen der Sportkommissare konnte Warmbold nichts machen, da er eine Vollmacht seines Bewerbers nicht vorweisen konnte. Somit wird seine angekündigte Berufung sicher zu einer Farce. Achim vertritt überzeugt und überzeugend die Ansicht, eine Abkürzung von 20 Metern sei keine solche, sondern lediglich die Ausnutzung von Gegebenheiten auf Naturstraßen. Die fehlende Vollmacht seines Bewerbers KWS warf ihn aber von Platz 1 auf Platz 5 (hinter Smolej, Altenheimer, Jaroszewicz und Bohne) zurück.

Peter Linzen



5

lich. Die zwei interessanten SPs aber entschädigten die Teilnehmer, und es bleibt zu hoffen, daß dies nicht nur eine einmalige Angelegenheit des VW-Werkes war, uns dieses herrliche Gelände zur Verfügung zu stellen.

Der Zwischenstand zeigte einen sicher führenden Achim Warmbold vor Ascona-Driver Walter Smolej. Altenheimer, Jaroszewicz, Bohne und Stück/Stück (Porsche) folgten. Nachdem man dann wieder ein paar Stunden geduselt hatte, kam eine lange Etappe von Wolfsburg zur Bergrennstrecke Baunatal bei Kassel. Hier, ebenso wie an der darauffolgenden SP Rotenburg, waren die Sonderprüfungen noch nicht fertig aufgebaut, so daß die Fahrer noch länger warten mußten.

Hammelburg – berühmt-berüchtigter Truppenübungsplatz – erwartete die übriggebliebenen Cracks mit Nebel. Einige fehlten, unter ihnen der norwegische Skoda-Fahrer Haugland. Nach einer weiteren Pause ging Achim Warmbold als Erster auf die Strecke. Er war sich eines sicheren Vorsprungs bewußt. Smolej ließ sich zwei Minuten Abstand geben. Die Schotterspezialisten kamen noch einmal zum Zuge. Herrmann/Schmidt versuchten ihre durch einen Vergaserbrand verlorene Zeit gutzumachen, Spiro Morten jagte mit seinem Mazda vergangenen Zeiten nach. Wolfgang Höhing (in Dänemark hatte er einen Zaun niedergemacht und mitgezogen) hatte wieder Pech: ein Plattfuß ereilte ihn gleich nach dem Start, erst spät überlegte er sich, ihn zu wechseln. Freddy Kottulinsky, mit dem Golf fühlte er sich inzwischen auf Schotter wohler als auf Asphalt, führte seine Klasse so sicher an, daß er nur noch Halbgas fahren mußte. Ein besonderes Erlebnis war es, Roger Ericsson seinen schweren Volvo durch die Lande driften zu sehen, er war schon vorher wegen spektakulärer Fahrweise aufgefallen. Fast hätte Bohne seinen guten Platz verschenkt, als er sich im Nebel verfuhr und eine Schranke seinen Weg stoppte. Walter Smolej nahm Warmbold hier knappe 20 Sek. ab und konnte diesem somit auch auf den folgenden Schotterprüfungen nicht mehr gefährlich werden. Nur Stück/Stück rutschten von ihrem guten Platz; daß es gleich ins Grüne sein mußte, war sicher nicht geplant gewesen.

Schweinfurt, Heimat des Hauptsponsors Fichtel & Sachs, erwartete die Teilnehmer zu einem kurzen Rennen innerhalb des F&S-Geländes. Die Organisation klappte jetzt besser, was auch nötig war, denn noch einmal mußten die Teilnehmer nach Hammelburg zum gleichen Kurs. Jetzt, bei klarer Sicht, tat sich nicht mehr viel. Man fuhr nur noch ins Ziel. Nicht so Walter Smolej. Er fuhr bis zum Schluß voll, was sich auch später auszahlen sollte. Zwar hatte er Warmbold nicht mehr einholen können, jedoch schon als Achim auf der Zielrampe Siegessekt verspritzte, tauchte das Gerücht auf, daß der Alpina nicht die ganze Strecke gefahren sein sollte. Ca. 20 Meter soll Achim abgekürzt haben. Das Gerücht wurde nicht nur hartnäckiger, sondern

(4) Walter Smolej dürfte den Anschluß an die internationale Klasse gefunden haben, auch wenn Achim Warmbold ... – (5) ... in den Sonderprüfungszeiten schneller war.

Ergebnisse

Gruppe 1 und 3: Kl. 2 bis 1300 ccm: 1. Mikkelsen/Iversen (Toyota Corolla), 2. Garvik/Sveinsvoll (Honda Civic), 3. Huber/Prongartz (Fiat 128 AC).
Klasse 3 bis 1600 ccm: 1. Kottulinsky/Grimkowski (VW Golf S), 2. Schnoor/Drews (VW Golf), 3. 'kalchesmeden'/Skovgaard (Toyota Celica GT).
Klasse 4 bis 2000 ccm: 1. Kristiansen/Pedersen (Ford Escort), 2. Tröndle/Geistdörfer (BMW 2002 ti), 3. Venzke/Haase (BMW 2002 ti).
Klasse 5 über 2000 ccm: 1. Altenheimer/Menne (Porsche Carrera RS), 2. Petersen/Wachholz (Porsche 911 SC).
Klasse 8 bis 1300 ccm, Gruppe 2 und 4: 1. Simek/Landecky (Skoda 120 S), 2. Zapadlo/Hortek (Skoda 120 S).
Klasse 9 bis 1600 ccm, Gruppe 2 und 4: 1. Hansen/Kristiansen (Opel Ascona), 2. Radiotelefon/Hansen (Toyota Corolla).
Klasse 10 bis 2000 ccm: 1. Smolej/Pitz (Opel Ascona), 2. Jaroszewicz/Zyskowsky (Fiat Abarth), 3. Bohne/Moormann (Opel Ascona).

Gesamtklassement:
1. Smolej/Pitz (8823 Pkte.), 2. Altenheimer/Menne (9195 Pkte.), 3. Jaroszewicz/Zyskowski (9383 Pkte.), 4. Bohne/Moormann (9486 Pkte.), 5. Warmbold/Davenport (9514 Pkte.), 6. Ericsson/Berglund (9593 Pkte.).



Rheinhessisches Flugplatzrennen Mainz-Finthen, 23./24.8.1975

7. Lauf ONS-Rundstreckenpokal

An der Zielgeraden, bei den provisorischen Boxen, stand ein Schwabe, der seine liebe Not hatte, die Tränen herunterzuschlucken: Klaus Kimmerle, Ex-NSU-Treter, Spiess-Spezi und technischer Hansdampfinallengassen, der sich in den Kopf gesetzt hatte, seinem ehemaligen Kontrahenten Wolfgang Wolf den Weg zum ONS-Rundstreckenpokal zu ebnen. Wie bei allen Ausfällen, besonders bei einem an aussichtsreicher Position, war es aber auch wirklich ein Jammer, den gelben Sekurit-NSU, der furios die Spitze des 1300er-Feldes übernommen hatte, mit abge-



rissener Antriebswelle an der Strecke ausrollen zu sehen. Damit war die Möglichkeit, den Titel zu gewinnen, endgültig dahin. Nach Wolfs Ausfall lag der schnelle Hähn-Alfa in Front, der allerdings recht bald von Willi Bergmeister auf dem zweiten Spiess-NSU attakiert und von der Spitze verdrängt wurde. Dem trainingsschnellsten Dr. Bischoff, der zusammen mit Fischer das Alfa-Sandwich gebildet hatte, dem Wolf entwischt war, ging unmittelbar nach dem Start der Motor fest, so daß außer den beiden schon nach wenigen Runden sicher in Führung Liegenden für den Sieg niemand mehr ernsthaft in Betracht kam. Wer Dritter werden würde, das mußte zwischen den anfangs heftig rangeinden Höller (Escort), Schmidt (Fiat) und Becker (NSU) erst einmal geklärt werden. Becker behielt letztlich gegen die beiden anderen die Oberhand, die später auch noch mit technischen Defekten ausfielen, so daß Schulze auf einem 2-Ventil-Alfa und Wahl auf NSU auf die Plätze kamen.

Programmgemäß lief die vorletzte Pokalrunde für den bescheidenen Scirocco-Fahrer Rüdiger Dahlhäuser, der nicht in den 16ventiligen BMW von Wurst und Döring die Gefahr für einen

Klassensieg sah, sondern in einem Escort Twin Cam, den Peter Hennige zeitgleich neben den Scirocco in die erste Startreihe gestellt hatte. Ob es dem schnellen Gießener gelungen wäre, dem „Oskar-getunten" das Nachsehen zu geben, muß offenbleiben, denn der Escort, an dem plötzlich kein Gang einzulegen war, wurde beim Start in eine extreme Kurzheck-Version verwandelt. Nachdem Dahlhäuser beim Start beträchtlich ins Hintertreffen geraten war und das Rennen an 5. Stelle aufgenommen hatte, nutzte er die Gelegenheit für eine gelungene Leistungsschau, indem er sich die vor ihm liegenden BMW in aller Seelenruhe und mit der größten Selbstverständlichkeit griff. Dabei kam ihm nicht nur sein fahrerisches Vermögen, das ihn deutlich von seinen „Klassenkameraden" abhebt, sondern auch der Umstand zustatten, daß er erstaunlicherweise der Konkurrenz auch auf der Geraden davonfahren kann. In der 8. Runde setzte er sich an die Spitze und fuhr einem weiteren problemlosen Sieg entgegen, während sich Hartge und Wurst um Platz zwei balgten, bis sich letzterer drehte und wenig später ausfiel. Krankenberg, der ein gut eingeteiltes Rennen fuhr, kam noch an Döring vorbei, der den 2ventiligen Füller hinter sich ließ.



2



3

Farbbild Seite 16/17: Sieger Bergmeister auf dem Jägermeister-NSU. 2. Steinert auf dem Vierventil-Escort 1150. 3. Die Imp von Rische und Walz führen die 1000er-Klasse an. Vogt (Farbe), Heere (2).

Sichtlich nervös bestieg der Pokalleader Edgar Dören seinen VW-Porsche; weniger weil Krasser mit seiner Alpine sehr flotte 58.6 sec vorgelegt hatte, als vielmehr aus Angst, das „Ausfallgespenst" könnte auch nach ihm greifen. Krasser setzte sich im Rennen nicht ganz unerwartet ab, aber zwischen ihm und Dören lagen auch noch die beiden Max-Moritz-Porsche von Laub und Schütz. Angesichts der offensichtlich doch vorhandenen starken Konkurrenz nahm „Eddi" sein Kämpferherz in beide Hände und rang zunächst mal den sich heftig wehrenden Schütz nieder. Als dann auch noch der führende Krasser ausfiel, schien für den Meisterschaftsanwärter wieder die Sonne; zwar konnte er den nunmehr klar in Front liegenden Laub nicht mehr gefährden, aber auch der zweite Platz brachte ihm seinem Ziel deutlich näher.

Näher an die Spitze gelangte auch Waltraud Stöhr-Odenthal, die mit ihrem 24-Ventiler nur das rote Falz-Coupé zu fürchten hatte, das gegen viel bare Münze für den BMW-Neuling Norbert Neumann an den Start gebracht worden war. Verständlicherweise brauchte der zuversichtliche Wuppertaler einige Runden, um auf vernünftige Zeiten zu kommen, aber gegen Rennhälfte gelang es ihm tatsächlich, bis auf 4 sec an die Amazone heranzukommen. Die Chance vor Augen, sie vielleicht doch schlagen zu können, übernahm er sich dann in der Spitzkehre, und der Capri entschwand seinem Blickfeld, um hinter den gleichzeitig gestarteten Carrera der sich zeitweise nach Kräften beharkenden Sindel und Leder, die jedoch mangels Konkurrenz nicht in den Genuß von Punkten kamen, über die Ziellinie zu fahren und weitere „20" zu kassieren.

Nur für 12 Punkte, aber damit für den vorläufigen 5. Platz in der Pokalwertung, war das gut, was der 1150er-Ford-Mann Steinert unternahm: Im Training hatte es den Motor derart erwischt, daß er Metallsplitter aushustete; man fuhr heim und installierte ein – merklich schwächeres – Aggregat und war gerade zum Start wieder da, wo sich alle anderen, die auch gewinnen wollten, schon versammelt hatte: Tubbesing auf dem Leinberger-Fiat, Lilier auf dem Nothelle- und Sportfahrer-Mitarbeiter Preukschat auf dem selbst präparierten Audi 50; daß auch Sander auf dem Simca und Steinert ein Wörtchen zu sagen haben würden, machte die Sache noch spannender. Tubbesing nahm sofort das Heft in die Hand, mußte aber bald wegen eines gelösten Zündkabels an die Boxen, worauf sein Ex-Auto unter dem beherzt hinlangenden Bernd Lilier die Führung übernahm, der aber bald von Preukschat eingefangen wurde. Hieraus entwickelte sich ein bis ins Ziel ausgetragener beinharter, aber fairer Zweikampf, den Lilier letztlich knapp für sich entscheiden konnte.

Das 1000er-Rennen war geprägt von der Aufholjagd des Walz-Imp und der cleveren Fahrt von Peter Will auf dem Einspritzer-Spiess-TTS. Während letzterer den Rische-Imp vor sich her jagte, wühlte sich Walz durch das gesamte Feld und kam kurz vor Schluß auch an den beiden Führenden vorbei. Dann erst gab Will seinen 110 PS die Sporen und gewann, was Rische zu einem Protest animierte, der mangels Bewerbervollmacht nicht angenommen werden konnte. So muß Will auf die nächste Gelegenheit warten, die „Sauberkeit" seines Triebwerkes unter Beweis zu stellen.

In der 21-Klasse siegte der immer mehr ins Rampenlicht rückende Münchner Kurt Mayer auf seinem BMW mit ökonomischem Einsatz vor Schneeberger und Boller recht locker, die von den Ausfällen der schnelleren Wollstadt und Schall profitierten. So wird die Entscheidung in der Wertung für den besten Fahrer mit nationaler Lizenz, die zwischen Schneeberger und Fischer fallen muß, ebenso wie die in der Meisterschaft bis Mengen vertagt werden: Im Falle eines weiteren Dahlhäuser-Sieges muß Dören mindestens Dritter werden, und auch „die" Odenthal kann noch gewinnen, wenn Dahlhäuser nicht zu Punkten kommt und Dören nur Sechster wird. Wenn . . .!

Uwe Mahla

Ergebnisse

TW bis 1000 ccm: 1. Will (NSU TTS), 2. Walz (Sunbeam Imp), 3. Rische (Sunbeam Imp); **bis 1150 ccm:** 1. Lilier (Audi 50), 2. Preukschat (Audi 50), 3. Steinert (Ford Escort); **bis 1300 ccm:** 1. Bergmeister (NSU TT), 2. Fischer (Alfa Romeo GTAJ), 3. Becker (NSU TT); **bis 1600 ccm:** 1. Dahlhäuser (VW Scirocco), 2. Hartge (BMW 1602), 3. Krankenberg (BMW 1602); **bis 2000 ccm:** 1. Mayer (BMW 2002), 2. Schneeberger (BMW 2002), 3. Boller (Ford Escort BDA); **über 2000 ccm:** 1. Stöhr-Odenthal (Ford Capri), 2. Neumann (BMW 3,5 CSL), 3. Balzareit (Ford Capri).
GT bis 2000 ccm: 1. Laub, 2. Dören, 3. Siegle (alle VW-Porsche 914/6); **über 2000 ccm:** 1. Sindel, 2. Leder, 3. Ziegler (Porsche Carrera).

Int. AvD-Preis der Nation, Hockenheim, 30./31.8.1975

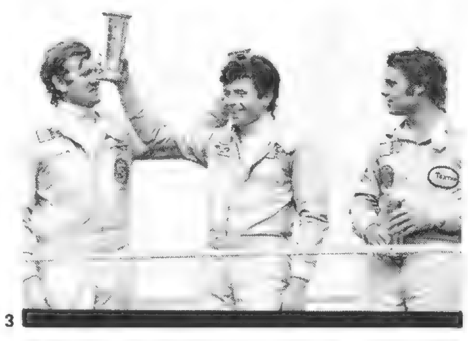
8. Lauf Deutsche Rennsportmeisterschaft

Wenn es das strapazierte Gesetz der Serie gibt, dann muß Hans Heyer nach seinem Sieg beim AvD-Preis der Nationen auch noch den letzten Lauf um die Rennsportmeisterschaft gewinnen, denn seine Punkteausbeute auf dem Weg zu dem „Hunderter", den er jetzt aufzuweisen hat, liest sich in der Reihenfolge der Meisterschaftsrennen wie folgt: 0–20–20–0–20–20–0–20–! Aber auch noch einige andere Umstände, die sich bei diesem vorletzten Meisterschaftslauf offenbarten, favorisieren den Sonnyboy aus Mönchengladbach für die letzte Runde und damit für den Titelgewinn.
Zwar legte Jörg Obermoser mit dem wie immer astrein vorbereiteten GS-BMW im Training blanke 2.20.0 vor, aber einerseits glaubte im Fahrerlager niemand so recht an diesen Wert, und zum anderen stand der Zak-Escort nach letzten Feinabstimmungen mit 2.21.0 für die zweitschnellste Trainingszeit dem goldenen „Bierfaß" kaum nach. So war von Anfang an klar, daß nur diese beiden in der Division II das Sagen haben würden, zumal Hennige als Trainingsdritter fast 5 Sekunden zurückhing. Heyer erwischte den besten Start und entschwand den Blicken als erster, Obermoser klebte hinten dran; der zweite weiße Zak-Escort, mittlerweile Denzel-Eigentum, verließ das Motodrom als Dritter, in dessen Windschatten sich Hennige Richtung Ostkurve verabschiedete. Aus der ersten Runde kam Obermoser als erster zurück, Heyer mehr in als hinter ihm. Schon diese Einfahrt ins Motodrom ließ ahnen, was da kommen würde. Bereits mit deutlichem Abstand folgten die „Alt-Escort"; wobei sich Hennige nach vorn geschoben hatte. Eine Runde später war Heyer „mal eben" an Obermoser vorbeigegangen, der aber sofort wieder konterte und die Führung für die nächsten Runden übernahm. Der Heyer-Druck ließ ihn dabei zunächst offensichtlich völlig kalt, obwohl der Escort fast ständig „Huckepack" fuhr. Etliche Meter dahinter trugen Hennige und Denzel ein Zak-Privatfahrer-Duell aus, bis Denzel mit einem weiteren Motorschaden („wie oft müssen wir Rennfahrer eigentlich Schläge auf den Kopf kriegen, bis wir klug sind?") Hennige allein ziehen lassen mußte. Hinter diesem umrundete ein Auto die Strecke mit Zeiten um 2.28.0, die manchem Zweiliter gut zu Gesicht gestanden hätten: Noch vor der schnellen Alpine des Schweizers Müller und den 16-Ventilern von Schneeberger, Herrmann, Wollstadt und Boller fuhr Super-V-Kanone Manfred Schurti auf einer 16ventiligen 1600er-Toyota-Celica einen nie gefährdeten 4. Platz heraus. In der 11. Runde schien es so, als ginge Heyer zur Sache: Er ritt an dem BMW vorbei, aber eine Runde später hatte schon wieder der Bruchsaler den ersten Blick in das Motodrom, wobei es denn auch für die nächsten Runden blieb. Erst in der 18. Runde quetschte Heyer den Escort wieder nach vorn, womit der ernste Teil des Duells eröffnet war: „Hintenrum" kam Obermoser nochmal vorbei, was anscheinend voll in Heyers Konzept paßte (Heyer: „Die Entscheidung fiel in der Ostkurve."), denn beide segelten Seite an Seite in das Motodrom, nur hatte Heyer die günstigere innere Bahn, während Obermoser weit abgetrieben wurde und eingangs der Sachskurve das – endgültige – Nachsehen hatte; in der letzten Runde erschien Heyer an der Spitze, die er auch bis ins Ziel problemlos verteidigte.

Nach einem ausgesprochen packenden Kampf waren beide der Ansicht, daß es ein ausgeglichener Schlagabtausch war, bei dem zum Schluß Heyer die etwas glücklichere Hand hatte – bestechend war auf jeden Fall die eiskalte Art, wie er es auf die allerletzte Chance ankommen ließ. Dieser Heyer-Sieg ließ nun auch die Situation für den Titelaspiranten Albrecht Krebs recht bedrohlich werden, weil die Zeichen für ihn angesichts der leichteren und mit 460-PS-Formel-5000-Motoren ausgerüsteten Capri nicht gerade auf Sieg standen. Außerdem präsentierte sich Funker Ludwig in Super-Form und schoß den Capri mit 2.12.5 um exakt 1,8 sec schneller um den großen Kurs als Krebs sein Coupé. Im übrigen mußte man nach dem Training den Eindruck haben, daß die Carrera mit der Entscheidung über den Divisionssieg nichts zu tun haben würden, denn auch der gut eingestellte Werner Schommers als Trainingsdritter war mit 2.15.0 immer noch deutlich schneller als Fitzpatrick auf dem schnellsten Porsche. Obwohl es auch für Reinhard Stenzel im Training nicht so recht gelaufen war (Teamchef Sauter: „Wir haben Ärger mit den Bremsen, aber wir werden schon zurechtkommen!"), hatte sich der Münchner viel vorgenommen: Noch bei der Startaufstellung von Trainer Günther Traub umsorgt und mit diversen Essenzen eingerieben, katapultierte er sich aus der 3. Startreihe mit einem Bilderbuchstart innen an die Spitze des Feldes, während alle auf den außen vorbeipreschenden Wollek auf dem Vaillant-Porsche achteten. Aber schon in der ersten Runde konnten Ludwig und Krebs das Heft in die Hand nehmen, und auch Fitzpatrick kam an Stenzel vorbei, während sich hinter diesem Grohs, Schommers, Wollek, Kelleners und Sievertsen einreihten. Eine Runde später lag der Brite, der diesmal allein die Gelo-Farben vertrat, kurzzeitig auf Rang zwei, den ihm Krebs aber gleich wieder abknöpfte. Als Stenzel sich in dieser Runde an dem Gelo-Porsche vorbeigedrückt hatte, hatte er des Guten ein wenig zuviel getan, er kam auf Sand und flog von der Strecke, wobei er eine Felge demolierte und mit Plattfuß an die Boxen gehumpelt kam, wo er resigniert aufgab. Inzwischen zog sich die Spitze etwas auseinander, Ludwig donnerte souverän vorne weg, und Krebs schien einem sicheren 2. Platz entgegenzufahren, denn „Fitz" hielt sich zunächst in unauffälligem Abstand. Dahinter rangelten Grohs und Schommers, in der nächsten Abteilung machten die „Kremers" Wollek, Kelleners und Sievertsen ein Hausduell unter sich aus, aus dem sich später der schnelle Franzose nach vorn absetzte. Während die Wogen des Kampfes in den einzelnen Grüppchen hoch schlugen, pirschte sich „cooling John" beständig an den bis dahin fehlerfrei fahrenden Krebs heran und bremste ihn in der 16. Runde vor der Sachskurve formvollendet aus, was den ambitionierten Albrecht im Hinblick auf die erhoffte Punkteausbeute verständlicherweise nervös machte: Prompt verbremste er sich bei der ersten Schikane und verlor beim Ausritt den Spoiler und – was







1. Sindermann (Scirocco) vor Hartge (BMW). 2. Ammerschläger (rechts) überprüft den Ford-Motor. 3. Übermut bei der Siegerehrung: v. l. n. r.: Fitzpatrick, Ludwig, Schommers. Fotos: Heere (2), Wagner

viel schlimmer war – seinen dritten Platz. So hatte er es nur einem kapitalen Dreher des bis dahin hinter Schommers an 5. Stelle operierenden „Nippel" Grohs zu verdanken, daß es noch für den 5. Platz und 8 Punkte reichte. Ein ungefährdeter Sieg aber war der verdiente Lohn für den tadellosen Klaus Ludwig, der damit der einzige ist, der noch eine Chance hat, Heyer und/oder Krebs den Titel streitig zu machen.

Uwe Mahla

Ergebnisse

Division I: 1. Ludwig (Ford Capri), 2. Fitzpatrick (Porsche Carrera), 3. Schommers (Ford Capri RS), 4. Wollek (Porsche Carrera), 5. Krebs (BMW 2,5 CSI), 6. Kelleners (Porsche Carrera), 7. Grohs (BMW 2,5 CS 2), 8. Sievertsen (Porsche Carrera), 9. Betzler (BMW 2,5 CS 2), 10. Lässig (Porsche Carrera).

Division II: 1. Heyer (Zakspeed-Escort), 2. Obermoser (BMW 2002 GS), 3. Hennige (Zakspeed-Escort), 4. Schneeberger (BMW 2002), 5. Müller (Renault Alpine), 6. Herrmann (BMW 2002), 7. Wollstadt (BMW 2002), 8. Boller (Ford Escort), 9. Ankele (VW-Porsche 914), 10. Siegle (Porsche 914).

Eine Bitte an unsere Abonnenten: Wenn Sie einmal Ihren „Sportfahrer" nicht zu dem jeweils auf Seite 3 des letzten Heftes angegebenen Termin erhalten, wenden Sie sich bitte an das für Sie zuständige Postamt und nicht an den Verlag. Falls die Nachforschung durch die Post ergebnislos verläuft, wird der Verlag verständigt, der dann unverzüglich das Heft nachliefert.

Farbfoto: Thomas Betzler auf dem Melitta-Leihwagen. Foto: Heere.

Flugplatzrennen Wunstorf, 26./27.7.1975

Der bisher in Wunstorf gefahrene Kurs wurde dieses Jahr nicht wieder benutzt, sondern ein neuer, 3,5 km langer, langweiliger Standard-Flugplatz-Kurs, bestehend aus Landepiste mit zwei Schikanen, zwei Spitzkehren und schnurgerader Nebenrollbahn ausgewählt, ein reiner Motorenkurs. Die ca. 15000 Zuschauer wurden in gewaltigem Abstand zur langen Geraden gehalten, sahen die Autos vorbeidonnern und am Horizont durch die Schikanen wedeln, sie hätten sich auch an die Autobahn stellen können, was billiger gewesen wäre. Die obligatorische Bestrafung des Veranstalters durch Regen fiel diesmal ungerechterweise aus, besser war es aber so für die Teilnehmer, die für ihr saftiges Nenngeld, sogar die Formel-3-Leute durften diesmal zahlen, wenigstens im Sonnenschein trainieren und fahren konnten.

Das interessanteste Rennen und wohl auch der Zuschauermagnet war der Lauf der wunderschönen Formel-3-Monoposti. Immerhin lagen 30 Nennungen vor, fast britische Verhältnisse. Vom Start weg dominierte ein Dreierpulk mit dem wilden Italiener Severo Zampati (March-743-Ford), dem Schweden Gunnar Nordström (TOJ-Toyota) sowie dem



Bunt gemischtes Tourenwagen-Feld in Wunstorf. Foto: Tenbensel.

sympathischen, bescheidenen Schweden Ulf Svensson auf dem schönsten und gepflegtesten Fahrzeug des Wochenendes, einem Brabham BT41 (Ford-Novamotor). Nachdem Zampati von Nordström überholt worden war, fiel dieser dann kurz danach mit technischen Schwierigkeiten aus. Jetzt erst zeigte der bis jetzt an dritter Stelle liegende Svensson sein Können, indem er Nordström klassisch ausbremste und ihm danach durch sauberen Fahrstil bis ins Ziel spielend in Schach hielt. Die deutschen Fahrer waren nicht ganz glücklich. Maring (Maco-Ford) schied in der Anfangsphase durch abgerissene Radaufhängungen nach Unfall aus, und die beiden von Lochmann genannten TOJ (Lotoj) mit BMW-Motoren unter Kottulinsky und Lamby sahen keine Sonne. Der letztjährige Super-Vau-Champ Bertram Schäfer war mit seinem March-743-Ford Bester der Verfolgergruppe und wurde Dritter.

In den übrigen Rennen wurden sämtliche Hubraumklassen der Serientourenwagen, Spezialtourenwagen, Serien- und Spezial-GT durchgezogen. Da die Veranstaltung keinerlei Meisterschaftsmodus hatte, fehlten somit die bekanntesten Namen im Programm. In nahezu allen Klassen rangelten sich also fast ausschließlich norddeutsche Lokalmatadoren der Slalom- und Bergrennszenerie. Interessant war der Lauf der 1600er-Spezialtourenwagen, in dem Walter Struckmann mit seinem geliehenen BMW startete. Nach dem ersten Schlagabtausch im Training – am BMW wurden nach einem Anlehnmanöver eines Sciroccos beide Hinterräder abgebrochen – stand es für Struckmann fest, daß er hier gefordert würde, und zwar von den beiden Scirocco von Dahlhäuser und Sindermann. Die beiden VW gingen dann auch barbarisch los und hängten Walter ganz schön ab. Gott sei Dank trat dann ein Defekt an der Schaltung des BMW auf, so daß der Stadthagener die Niederlage nur halb betrachten brauchte. Aber auch Dahlhäusers Fahrt endete nicht glücklich: Motorschaden. Aller Konkurrenten entledigt siegte dann Sindermann.

Da in allen anderen Klassen, wie schon gesagt, lediglich die Lokalmatadoren am Start waren, konnte man mit tödlicher Sicherheit alle Sieger voraussagen, bei den Serientourenwagen die Herren Grewe (Autobianchi), Butenhoff (Fiat 128 C), Schmidt (Simca Rallye 2), Zollmann (Toyota Celica), Köpcke (Ford Escort) und Miltz (BMW 3,0 CSI).

Bei den „Speziellen" stand mit Gartmann (Ford Capri) mangels Konkurrenz der Sieger in der Klasse über 2 l fest. In den anderen Klassen waren dagegen keine eindeutigen Favoriten auszumachen. Es siegten Müller (NSU TTS), Steinert (Ford Escort), Berk (Escort), Sindermann (VW Scirocco) und Sieben (BMW 2002).

Die zusammengelegten Serien- und Spezial-GT bis 2 l waren eine Routinesache für Jürgensen, während Kannacher (Porsche Carrera) in der Klasse über 2 l voll aus sich herausgehen mußte, um zu gewinnen.

Peter Hellgut

Intern. ADAC Nordseecup-Zandvoort, 22.-24.8.1975

Mit etwa 20 Minuten Verspätung erfolgte am Samstag gegen 14.20 Uhr der Start des 1. Rennens an diesem Wochenende. Am Start Serientourenwagen bis 2000 ccm. Klarer Start-Ziel-Sieger wurde Siegfried Köpke aus Berlin auf einem Eichberg-Ford, dessen Leistung manchmal schon als peinlich notiert wurde. Im 2. Rennen (SpTW bis 1150 ccm) sah man eine mitreißende Aufholjagd von Udo Neuhoff, Wuppertal, auf Sunbeam, der nach einem schlechten Start als letzter weg kam, offensichtlich mit einer „Mordswut" um den Kurs blies und eine schnelle Runde nach der anderen vorlegte (schnellste Runde 1.54.5 = 132,868 km/h), um schließlich im Ziel noch als 4. gewertet zu werden. Sieger wurde Klaus Edel, ebenfalls auf Sunbeam.

Gegen 16 Uhr rollen dann die GT-Wagen der Gruppen 3 und 4 sowie Gruppe-2-Tourenwagen bis 1600 ccm und über 2000 ccm an den Start. Bei den Spezial-GT gewinnt, nachdem sein Teamchef J. Kannacher wegen eines Plattfußes ausgeschieden ist, H. J. Dahmen auf Porsche RSR diesen 12-Runden-Heat klar



Matschke rutscht in der Hunzerug beim Nordzee-Cup von der Strecke. Foto: Lung.

vor Konrad und Holup, beide ebenfalls auf Porsche. Die Klasse der SpTW bis 1600 ccm gewinnt Günther Arlt aus Hagen mit seinem VW Scirocco klar vor Gunetsreiner und Kessler, beide BMW. Eine klare Sache für Horst Bonefeld auf Escort wird das Rennen der SpTW bis 1300 ccm und bis 2 Liter. In spektakulärer Manier segelt Bonefeld um den Kurs, stets seinen Escort in guter Rallyefahrermanier querstellend. Dies bringt ihm nicht nur die Ovationen der Zuschauer, sondern auch eine schnelle Runde in 1.42.4 und einen eindrucksvollen Sieg bei den SpTW bis 2 Liter.

Insgesamt bot der MSC Langenfeld an diesem Wochenende 2 ereignisreiche Renntage vor allem durch kurze, schnell hintereinander stattfindende Läufe, und anwesende Aktive und Zuschauer dürften voll auf ihre Kosten gekommen sein, wobei sich besonders für erstere die Anwesenheit der ONS-Sicherungsstaffel beruhigend ausgewirkt haben dürfte.

Bis auf einige harmlose Ausrutscher (siehe Foto) ein unfallfreies Wochenende.

H. Lung

Ergebnisse:
Serien-TW bis 850 ccm: 1. Röhrig (Fiat 850), 2. Westo (Fiat 850), 3. Hellmann (Fiat 850); **bis 1000 ccm:** 1. Grewe, 2. Lörken (Autobianchi), 3. Baule (Autobianchi); **bis 1150 ccm:** 1. Rietmann (Fiat 128), 2. Hulverscheid (Fiat 128), 3. Fasting (Fiat 128); **bis 1300 ccm:** 1. Frensch (Simca), 2. Müller (Alfa), 3. Verfurth (Alfa); **bis 1600 ccm:** 1. Otto (Audi 80), 2. Martens (Audi 80), 3. Reich (Toyota); **bis 2000 ccm:** 1. Köpke (Ford Escort), 2. Schulte (Ford Escort), 3. Dransmann (BMW 2002).
Spezial-TW bis 850 ccm: 1. Schulz (Fiat 850), 2. Wirsig (Fiat 850), 3. Hoppe (Fiat 850); **bis 1000 ccm:** 1. Edel (Sunbeam), 2. Müller (NSU TTS), 3. Degenhardt (NSU TTS); **bis 1150 ccm:** 1. Przyklenk (Fiat 128), 2. Gröner (Simca), 3. Ebbers (Audi 50); **bis 1300 ccm:** 1. Konka (NSU TT), 2. Bechlernberg (NSU TT), 3. Wisskirchen (NSU TT); **bis 2000 ccm:** 1. Bonefeld (Ford Escort), 2. Herrmann (BMW 2002), 3. Jaehn (BMW 2002); **bis 1600 ccm:** 1. Arlt (Scirocco), 2. Gunetsreiner (BMW 1602), 3. Kessler (BMW 1602); **über 2000 ccm:** 1. Breitenbach (Ford Capri).
GT bis 2000 ccm: 1. Jürgensen (Porsche 914); **über 2000 ccm:** 1. Dahmen (Porsche RSR), 2. Konrad (Porsche RSR), 3. Holup (Porsche RS).

Germersheimer Leistungsprüfung Hockenheim, 24.8.1975

Am 24. 8. 1975 veranstaltete der AC Germersheim im ADAC seine erste Leistungsprüfung auf dem Hockenheimring um den Goldpokal der Stadt Germersheim.
Trotz anfänglich schlechter Wetterverhältnisse gingen die 46 Fahrzeuge pünktlich an den Start. Nach der Einführungsrunde wurden die Teilnehmer einzeln im Abstand von 5 Sekunden gestartet.
Die Veranstaltung lief über den großen Kurs. Sie war in 10 Wertungsabschnitte gegliedert. 21 Runden Zuverlässigkeitsprüfung, 6 Runden Gleichmäßigkeitsprüfung und 3 Runden Wertungsprüfung mit verschärften Sollzeiten. Eine Karenzzeit von +/– 10 Sekunden war erlaubt.
Nach reibungslosem Ablauf der Fahrt kamen die Teilnehmer gegen 14.30 Uhr in den parc fermé. Für Fahrer und Veranstalter war es erfreulich, daß größere Schäden nicht zu beklagen waren.
Bei den Teilnehmern fand die Leistungsprüfung guten Anklang. Sie waren aus dem ganzen Bundesgebiet angereist, unter ihnen auch eine Dame, Bettine Peuker, die im harten Kampf der Klasse 2 den 4. Platz errang.
Außer der üblichen Plakettenwertung kamen Ehren-, Sach- und Geldpreise zur Verteilung.

W. Laubersheimer



Start zur Leistungsprüfung der Stadt Germesheim. Foto: Laubersheimer.

Serien-TW bis 1150 ccm: 1. Laubersheimer, 2. Weise, 3. Semmler/Heck; **bis 1300 ccm:** 1. Eirich/Eirich, 2. Siller/Bausch, 3. Weber/Berlein; **bis 1600 ccm:** 1. Sprungmann/Menneken, 2. Hennig/Lettenberger, 3. Wenzel; **bis 2000 ccm:** 1. Wetzel/Hug, 2. Sick/Olbort, 3. Dr. Engesser; **über 2000 ccm:** 1. Kraus/Kamps.
Spezial-TW über 1300 ccm bis 2000 ccm: 1. Diewald/Dittert, 2. Weiss/Schön, 3. Lauppe/Kunz; **über 2000 ccm:** 1. Geiger/Geiger, 2. Buhmann/Freund, 3. Nickel/Klug.
Serien GT bis 1600 ccm und über 1600 ccm: 1. Dr. Kammenhuber/Schmidt, 2. Vetter/Klöpfer, 3. Reu/Bindel.
Gesamtsieger: 1. Dr. Kammenhuber/Schmidt, 2. Diewald/Dittert, 3. Geiger/Geiger.

Rundstreckenrennen Hessen, 10.8.1975

Im deutschen Rennsport wurde die „Zensur" eingeführt. So geschehen in Hockenheim am 10. August. Man kürzte das Programm so stark, daß schließlich sogar das „Ende" unter den Tisch fiel. Zwischen 10.30 Uhr und 17.05 Uhr sollten 16 Trainings- und 6 Rennläufe gestartet werden. Durch unglückliche Umstände kam der Zeitplan jedoch ins Rutschen, und man begann die Veranstaltung mit fast einer Stunde Verspätung.

Die Trainingsläufe wurden, kaum begonnen, schon wieder abgewunken. Als erste schickte man 28 R 5 auf die 20-Runden-Reise um den kleinen Kurs. Karl Fix erwischte den besten Start und das beste Finish. Mit 8,5 Sekunden Vorsprung vor Kohfink und 13 Sekunden zum drittplacierten Adebahr belegte er den ersten Platz.

Bis hierher verlief alles noch recht normal. Doch nun begann der Rotstift den Rennverlauf zu diktieren. Grund: in Hockenheim dürfen wegen des Motorenlärms nur bis 17 Uhr Rennen gefahren werden. Ausnahmen werden selten gemacht und müssen vorher ausgehandelt werden. So war der Veranstalter gezwungen, seinen Zeitplan mit allen Mitteln einzuhalten. Praktisch sah es so aus, daß die einzelnen Läufe nicht mehr über die volle Distanz von 20 Runden ausgefahren wurden.



[illegible] vielleicht ein spannendes Rennen gegeben, wenn Peter Hennige nicht vom Pech verfolgt worden wäre. Er mußte das „Mini-Rennen" mit einem zu Testzwecken mitgebrachten Ersatzwagen antreten. Sein Escort hatte durch einen Getriebeschaden den ersten Trainingslauf nicht überstanden. Nach 10 Runden war alles vorüber, und im Ziel lautete die Reihenfolge Hartge vor Döring, Füller und Hennige.

Während dieses Rennen noch lief, sagte der Veranstalter den noch ausstehenden Lauf der TW bis 2000 ccm und GT aus Zeitmangel kurzerhand ab und bat die Fahrer um Verständnis, welches diesen natürlich völlig fehlte. Mancher hatte weder Kosten noch Mühe gescheut und war mit großem Aufwand angereist. Verständlich, daß man nicht verzichten wollte. Nach einigem Hin und Her schien es plötzlich doch zu gehen, denn die Fahrer rannten aus dem Dunlopturm zum Fahrerlager, als gälte es, Rekorde im 100-Meter-Lauf zu erzielen. Ein unvermittelt einsetzender Wolkenbruch stoppte alle Aktivitäten. Als man wieder hätte starten können, stand ein Wagen der Hockenheim-Ring-GmbH quer auf der Fahrbahn, um im Notfall einen durch die Fahrer erzwungenen Start zu verhindern. Dies war jedoch nicht notwendig, denn alle luden die Wagen auf und fuhren, wenn auch [illegible]

U. Gross

Flugplatzrennen Mainz-Finthen, 23.8.1975

Wie das Training, so fand auch das Rennen bei trockenem, warmem Wetter statt. Vom Start weg führte G. Gebhard (Kaimann) vor einer Gruppe, bestehend aus Rauh, Schneider, Plankenhorn, Staufer und Weiler. Schmidt (Fromms HTS) fiel am Start auf den letzten Platz zurück. Schon nach wenigen Runden schieden die Rheingauer Jo Staufer und H. U. Schneider durch Unfall am Ende der Zielgeraden aus. J. Plankenhorn und R. Rauh wechselten sich auf dem 2. Platz ab. Inez Muhle (Jägermeister-Karr.) baute ihren Vorsprung auf die Mittelfeldgruppe Wochele, Rittweiler, Hörner und Schmidt ständig aus. In dieser Gruppe konnte sich schließlich Schmidt vor Hörner und die durch Dreher zurückgefallenen Rittweiler und Wochele setzen.

Mit seinem dritten Sieg in einem Pokallauf nacheinander konnte sich der 23jährige Günther Gebhard auf den 3. Platz in der Pokalwertung vorschieben. An der Spitze liegt weiterhin J. Plankenhorn vor R. Rauh. Die Pokalentscheidung fällt also in Ulm-Mengen am 14. 9. 75.

H. T. Schmidt

Ergebnisse:
1. Gebhard (Kaimann), 2. Rauh (Kaimann), 3. Plankenhorn (Karringer), 4. Weiler (Kaimann), 5. Waack (Kaimann), 6. Müller (Kaimann), 7. Muhle (Karringer), 8. Schmidt (Fromms HTS), 9. Hörner (Kaimann), 10. Rittweiler (Karringer).



Flugplatzrennen Kassel-Calden, 16./17.8.1975

7. Lauf ONS-Pokal FV 1300

Zum siebten ONS-Pokallauf auf dem Flugplatz Kassel-Calden lagen wie üblich über 50 Nennungen vor. Zwei Rennen, der Meisterschaftslauf sowie ein Hoffnungslauf, waren vorgesehen.
Leider wurden Formel-V-Rennen und Training von zwei mittelschweren Unfällen überschattet. Der Veranstalter verwendete wie schon in den Vorjahren schwere Reifenstapel als Bahnmarkierung. Einige Fahrer, so Pokalspitzenreiter J. Plankenhorn, beschädigten daran bereits im Training ihre Fahrzeuge. Ein Fahrer mußte sogar bewußtlos ins Hospital eingeliefert werden.
Trainingsschnellster war einmal mehr Gün- [illegible]

GT-Trophy, wären die Fahrer mit deutscher Lizenz [illegible] Rennen um die ONS-Meisterschaft angetreten. Das gedrängte Programm der recht amateurhaft organisierten Veranstaltung sah nur jeweils ein Pflichttraining von fünfzehn Minuten für die zwei Gruppen mit gerader und ungerader Startnummer vor. Abgesehen davon lagen zwischen dem Ende des Pflichttrainings und dem Rennbeginn nur etwas mehr als zwei Stunden, zu wenig für ernsthafte Reparaturen.
Kozarowitzky holte sich die Pole-Position vor Rosberg, Trint, Bross, Pfisterer und Scharmann. „Keke" beendete als erster die Startrunde, im Nacken Kozarowitzky, Bross, Scharmann und Trint. In der fünften Runde konnte Trint an Bross vorbeigehen, während sich Rosberg langsam, aber deutlich vom Feld absetzte. In der zehnten Runde zeigte Trint gar seinem Stallgefährten Kozarowitzky die Heckansicht, der offensichtlich mit Handlingproblemen zu kämpfen hatte. Die Dreiergruppe, zu der auch Bross gehörte, verlor [illegible]

Auto-Cross Schönberg, 27.7.75

Nach dem fünften Anlauf sicherte sich Waldemar Neumann, Lokalmatador auf dem ACS-Ring Jägersberg bei Wisch, zum erstenmal auf seiner Hausstrecke den Gesamtsieg mit 8:54,55 Minuten.

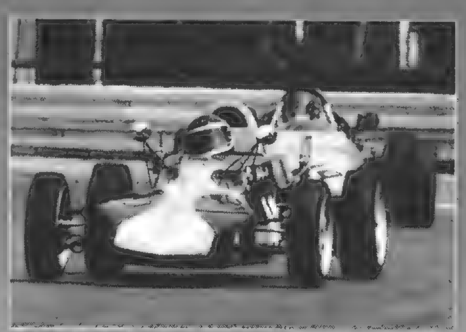
Den Bahnrekord fuhr Horst Ihwe auf der 865 Meter langen Rundstrecke in 49,47 Sekunden.

Der AC Silberstern e. V. im ADAC-Schönberg hatte bei diesem Lauf Preisgelder ausgeschrieben, und schon waren 66 Fahrer am Start. 2500 Zuschauer erlebten spannende Verfolgungsjagden in den engen, sandigen Kurven.

Einen spektakulären Unfall gab es bei dieser [illegible]



[illegible]


[illegible]


[illegible]

[illegible]

Flugplatzrennen Mainz-Finthen, 23./24.8.1975

9. Lauf ONS-Meisterschaft Formel Super Vau

[illegible]

Autocross Elmshorn, 10.8.1975

[illegible]



Die Sieger vom Cross Elmshorn: Ihwe, Schmeiser, Querfeld. Foto: Stark.

wertung frei. K. H. Krüger konnte als einziger in seiner Klasse die 10 Runden durchfahren und wurde so Sieger.

Pech für den Fahrer Schönhoff, der die Klasse 5 klar anführte und in der 4. Runde wegen eines Defekts an der Ölzufuhr ausscheiden mußte. Kampf in der Klasse 6 zwischen Bahnrekordfahrer Ihwe und Vörtmann, der dann in der 3. Runde des zweiten Laufes Ihwe durch Unfall hinter sich lassen konnte. Klassensieger der Klasse 7 und Gesamtsieger wurde P. Querfeld auf seinem BMW EB.

Packende Zweikämpfe lieferten sich Neumann und Meyer in der Klasse 8. Wahrscheinlich hatte Meyer Neumann im 1. Lauf zu hart gefordert, denn Neumann kam im 2. Lauf wegen defekter Maschine nicht an den Start.

W. Stark

Ergebnisse
STW bis 1300 ccm: 1. Hansen (NSU TT), 2. Kuhr (NSU TT); **über 1300 ccm:** 1. Egger (Opel), 2. Becker (VW); **SpTW bis 1300 ccm:** 1. Krüger (NSU TT), 2. Reinke (NSU TT); **über 1300 ccm:** 1. Hansen (VW), 2. Ulbrich (BMW), 3. Lühr (Ford);
Spez. Cross bis 1300 ccm: 1. Kackmann (Alfa), 2. Buchholz (Simca), 3. Singelmann (VW); **bis 1600 ccm:** 1. Vörtmann (Veytal), 2. Lankmaak (VW), 3. Schlüter (VW); **bis 2000 ccm:** 1. Querfeld (BMW), 2. Tews (VW), 3. Schmeiser (Porsche); **über 2000 ccm:** 1. Meyer (DB EB), 2. Mötefindt (BMW), 3. Paul (Ford).

7. Odenwälder Auto-Cross

Wie auch im vergangenen Jahr sorgte der Wettergott beim 7. Odenwälder DMV-Autocross des Motorsportclubs Gersprenztal am 10. August für die Überraschung. Nach reibungslosem Verlauf des ersten Durchgangs verwandelte sich das zuvor hochsommerliche Wetter in ein Gewitter, das den Schnellertsring zu einer Schlammpiste werden ließ. So war auch der überraschende Sieg von Hylmar Kopp zu erklären, der mit seinem Tourenwagen BMW 2002 ti im Gesamtklassement absolut Schnellster war (9:29,9). An zweiter Stelle folgte Hans Höhler aus Wiesbaden mit einem Spezial-Autocross-Fahrzeug (9:42,4), während der hochfavorisierte Helmut Klein aus Groß-Krotzenburg nur eine Gesamtzeit von 10:32,0 erreichen konnte, was auf die zuletzt extrem schwierige Strecke zurückzuführen war.



Beim Odenwälder Cross holte sich der BMW von Kopp den Gesamtsieg. Foto: Becher.

Heiß gekämpft wurde in den einzelnen Klassen, neben waghalsigen Fahrmanövern konnte das Publikum aber auch taktisch geschickte Fahrer bewundern.

D. Becher

Ergebnisse
Serientourenwagen bis 1300 ccm: 1. Heinz (NSU TT), 2. Baer (NSU TT), 3. Blos (NSU TT); **über 1300 ccm:** 1. Kaus (Manta), 2. Spieß (BMW), 3. Schleidt (Kadett).
Tourenwagen bis 1300 ccm: 1. Keller (NSU TT), 2. Ferger (NSU TT), 3. Wadel (Ford); **über 1300 ccm:** 1. Kopp (BMW 2002 ti), 2. Ruppel (VW).
Spezial-Cross bis 1300 ccm: 1. Hans Höhler (VW EB), 2. Helmuth Höhler (VW EB), 3. Künkler (VW EB); **bis 1600 ccm:** 1. Braatz (AFM), 2. Fröhse (VW), 3. Diehl (EB); **bis 2000 ccm:** 1. Greiß (Fiat), 2. Müller (VW EB), 3. Ritter (BMW EB); **über 2000 ccm:** 1. Klein (ASM), 2. Müller (Spezial), 3. Funk (GUVU).
Gesamtklassement: 1. Kopp (BMW 2002 ti), 2. Hans Höhler (VW EB), 3. Ruppel (VW).

5. Speyerer ADAC Autocross, 17.8.1975

Am 17. 8. 1975 fand in Speyer der 8. Lauf um den Rheinland-Autocross-Pokal statt. Knapp 70 Fahrer stellten sich am Sonntag morgen dem Starter. Der Automobil- und Rallye-Motorsportclub Speyer hatte es auch diesmal wieder verstanden, mit Hilfe der Bundeswehr in einem abgesperrten Pionierdepot eine hervorragende AC-Veranstaltung aufzuziehen.

Nach dem Pflichttraining am Vormittag sahen die zahlreich erschienenen Zuschauer am Nachmittag packende Kämpfe in den einzelnen Klassen. Wie nicht anders zu erwarten, „vernaschte" auch diesmal wieder D. Braun (NSU) die gesamte Tourenwagen-Konkurrenz. H. Kopp (BMW), der die Klasse 4 gewann, hatte seinen „Kamikaze"-Tag. Er nahm H. Schröder (VW) die Arbeit, aufs Siegertreppchen zu klettern, dadurch ab, daß er ihn, an 2. Stelle liegend, eine halbe Runde vor dem Ziel einfach aus der Bahn katapultierte. Die Streckenposten hatten an dieser Stelle offenbar Sand in die Augen bekommen, denn sie konnten sich bei Klärung des Vorfalls nicht so genau erinnern.



Höhler genießt den Sand beim Cross Speyer. Foto: Schneider.

Die Klasse der SP-AC-Fahrzeuge wurde wieder einmal von dem „fliegenden" Bühnenbildner des Hessischen Fernsehens, H. Schmitz (VW) gewonnen. H. Köhler (VW), E. Müller (VW) sowie D. Schormann (VW), die jeweils ihre Klasse gewannen, und in der gleichen Reihenfolge hinter H. Schmitz das Gesamtklassement bildeten, begeisterten durch spektakulären Fahrstil.

DIESCHO

Ergebnisse:
Kl. 1: 1. Braun, 2. Knie, 3. Schulze; **Kl. 2:** 1. Spieß, 2. Toth; **Kl. 3:** 1. Scheid, 2. Gumper, 3. Weber; **Kl. 4:** 1. Kopp, 3. R. Müller; **Kl. 5:** 1. Höhler, 2. Rösl, 3. Wiedenhöfer; **Kl. 6:** 1. Schormann, 2. Gaab, 3. Hamper; **Kl. 7:** 1. Schmitz, 2. Seidenath, 3. Dorn; **Kl. 6:** 1. E. Müller, 2. Bruhy, 3. Breitkopf.

Rallye-Cross Niederelbe, 24.8.1975

Die Revanche mißlang. Schwedens Rallye-As Björn Waldegaard mußte sich nach zwei Niederlagen in seiner Heimat auch auf dem Buxtehuder Estering dem Holländer Dick Riefel geschlagen geben. Dabei fing alles für den blonden Porsche-Fahrer so gut an.
Vor 8000 Zuschauern fuhr Waldegaard die schnellste Trainingsrunde und qualifizierte sich damit für das Rennen um den Bahnrekord. Aber schon bei der Anfahrt zum Start brach eine Bremsleitung. Sieger dieses Rennens wurde der Österreicher Herbert Grünsteidl auf VW. Schon im ersten der drei Rennläufe zeigte sich die deutliche Überlegenheit der beiden Holländer Cees Teurlings und Dick Riefel. Ihre rund 300 PS starken VW-Carrera fuhren allen anderen auf und davon. Lediglich Ex-Europameister John Taylor (Escort) und der Titelträger Franz Wurz (VW) konnten noch mithalten. Während bei Wurz im ersten Durchgang der zweite Gang blokkierte, war es bei Waldegaard der dritte. Wurz schied aus, Björn wurde Siebter.
Beim zweiten Lauf erwischte Wurz einen fabelhaften Start und verwies Riefel, Teurlings und Grünsteidl auf die Plätze. Während Jochen Berger – er unterbrach seine Hochzeitsreise in Buxtehude – das Renngeschehen bei den Serien- und Spezial-Tourenwagen kommentierte, wurde im Fahrerlager fieberhaft gearbeitet. Waldegaard flickte sein Getriebe notdürftig zusammen, Wurz bastelte an der Hinterachse herum. Und beide rollten wieder an den Start.



Große Namen beim Rallye-Cross Niederelbe: Teurlings vor Waldegaard und Taylor. Foto: Rieck

Der letzte Lauf wurde eine sichere Beute des VW-Fahrers Teurlings, der damit auch Gesamtsieger vor John Taylor, Dick Riefel und Franz Wurz wurde. Stand der Europameisterschaft: 1. Riefel (60 Punkte), 2. Teurlings (57 P.), 3. Taylor (51 P.), 4. Wurz (48 P.)

Werner Rieck

Ergebnisse
Serien-TW bis 1300 ccm: 1. Thrams (Fiat), 2. Voltmer (Simca), 3. Mauerhoff (NSU TT); **bis 1600 ccm:** 1. Heinrich (Ascona), 2. Schulz (Ascona), 3. Schwesinger (Alfa); **über 1600 ccm:** 1. Wedemann (BMW), 2. Hauser (Ascona), 3. Egger (Manta); **Spezial-TW bis 1300 ccm:** 1. Krüger (NSU TT), 2. Vogel (NSU TT), 3. Hensel (NSU 1200); **bis 1600 ccm:** 1. Brusch (Ascona), 2. Hansen (VW), 3. Cirone (Alfa); **über 1600 ccm:** 1. Taylor (Escort), 2. Hendrika (Escort), 3. Schou (BMW).
Spezial-Rallye-Cross-Fahrzeuge: 1. Teurlings (VW), 2. Riefel (VW) und Wurz (VW).

Auto-Cross Traunstein, 10.8.1975

7. Lauf ONS-Auto-Cross-Meisterschaft

Deutschlands Auto-Cross-Elite hatte sich angesagt zu der Traunsteiner Veranstaltung. So hatten die ersten Zehn in der ONS-Meisterschaftswertung (zum momentanen Stand) in Traunstein ihre Nennung abgegeben. Gespannt war man auch auf die beiden Österreicher Hassler und Gintersdorfer, die von österreichischen Schlachtenbummlern bereits am Vortag mit Vorschußlorbeeren bedacht wurden.

Am Abend vor dem Renntag traf man sich an der Rennstrecke zu einer geselligen Feier mit Bier vom Faß und Würstl vom Grill – und das alles für Fahrer, Ehefrauen, Begleit- und Helferspersonen gratis!

Gleich am „Rennmorgen" begann zum vorgesehenen Zeitplan Papier- und Fahrzeugabnahme sowie das Pflichttraining. Es war ein heißer Sommertag, und bereits beim Training am Vormittag bekamen einige Motoren das „große Stottern".



Farbfoto: Harald Vogel treibt in Traunstein seinen Käfer. Gesamtsieger Hassler bei einer Flugeinlage. Fotos: Bittner.

Um 13.30 Uhr senkte sich dann die Startflagge zum 1. Rennen der Klasse 1. Nach dem 1. Durchgang stand es fest: Die Lorbeeren für die beiden Österreicher waren nicht unberechtigt. Und bei Rennende, als in beiden Durchgängen insgesamt 12 Runden oder 10,8 km zurückgelegt waren, hieß der souveräne Tagessieger Sebastian Hassler aus Föderbach in Kärnten. Er war 8 Sekunden schneller als der Gesamt-Zweitplacierte Willi Rösel aus Gießen. (Hassler führt derzeit die österreichische Staatsmeisterschaft an.)

Das Rennen verlief unfallfrei, trotz des heißen Badewetters (in unmittelbarer Nähe von Traunstein liegen Chiemsee und Waginger-See) waren ca. 2500 Zuschauer an der Cross-Strecke. Der schnelle Traunsteiner Rundkurs mit „Sprunghügel" (diesmal durch eine Schikane entschärft) wurde durch einen Sprengwagen eingewässert, so daß die durch Staub bedingten Sichtschwierigkeiten für die Fahrer ausblieben.

Wie zu erfahren ist, hat man im kommenden Jahr (erstmals in Deutschland) einen Auto-Cross-3-Länderkampf im Programm. Am 30. Mai 1976 sollen sich in Traunstein die besten Fahrer der BRD, Österreichs und Frankreichs messen. Der interessante Kurs sowie die gute Organisation des Veranstalters sind Grundlage für den Rahmen einer Veranstaltung dieser Art.

Ergebnisse
Serien- und Spezial-TW bis 1300 ccm: 1. Bongen (Audi NSU), 2. Pfäffle (NSU TT), 3. Pistor (NSU TT), 4. Seiwald (NSU TT), 5. Buck (VW 1300); **über 1300 ccm:** 1. Kaden (DB 450 SE), 2. Vogel (VW), 3. Pauli (VW), 4. Ossinger (BMW 2002), 5. Gaßner (Opel Ascona).
Spezial-Autocross bis 1300 ccm: 1. Rösel (RSC), 2. Gröbner (Eigenbau), 3. Burger (Spezial), 4. Kiessling (Eigenbau), 5. Klinger (NSU EB); **bis 1600 ccm:** 1. Lallinger (Porsche EB), 2. Kusche (Spez. BKC), 3. Anzinger (EB), 4. Dotzauer (GDO), 5. Kopetzky (EB-VW); **bis 2000 ccm:** 1. Gröger (EB), 2. Seidenath (Porsche EB), 3. Huber (GDO), 4. Köpplin (Proto Vz), 5. Pertzl (VW EB); **über 2000 ccm:** 1. Hassler (VW-Hassler 2), 2. Gintersdorfer (Dune-Buggy), 3. Schwab (Ford EB).

Gesamtwertung
1. Hassler (VW-Hassler 2), 2. Rösel (RSC), 3. Gröger (EB), 4. Kaden (DB 450 SE), 5. Gintersdorfer (Dune-Buggy), 6. Seidenath (Porsche EB), 7. Schwab (Ford EB), 8. Lallinger (Porsche EB), 9. Kusche (Pez. BKC), 10. Gröbner (EB).

Auto-Cross Rüsselsheim-Bauschheim, 24.8.1975

Bereits zum 8. Male richtete der MSC Bauschheim ein zur DMV-Hessenmeisterschaft zählendes Autocross-Rennen aus.

Bis auf die Klasse Sp-AC über 2000 ccm waren alle Klassen gut besetzt. 71 Nennungen lagen insgesamt vor. Bereits beim freien Training am Vormittag gab es die ersten Überschläge auf dem schwierig zu fahrenden, jedoch gut präparierten, ca. 800 m langen Rundkurs. Der Veranstalter hat sich mit der Sicherung der Strecke für Fahrer und Zuschauer viel Mühe gegeben.



Beim Cross Bauschheim gibt Keller seinem NSU die Sporen. Foto: Schneider.

Beim Pflichttraining, bei dem sich die Favoriten für das Rennen am Nachmittag bereits herausschälten, gab es keine weiteren Ausfälle. Pünktlich um 13.30 Uhr startete der Rennleiter den 1. Lauf. Um 17.30 Uhr wurde der letzte Lauf abgewunken, und D. Schormann (VW 1600 ccm) stand als Gesamtsieger fest.

DIESCHO

Ergebnisse:
STW bis 1300 ccm: 1. Heinz, 2. Eberhardt, 3. Baer; **über 1300 ccm:** 1. Adam, 2. Spies, 3. Kopp. **SpTW bis 1300 ccm:** 1. Wadel, 2. Lafferenz, 3. Ott; **über 1300 ccm:** 1. Brehl, 2. Kaus, 3. Bingel. **SpAC bis 1300 ccm:** 1. W. Rösel, 2. Wiedenhöfer, 3. J. Rösel; **bis 1600 ccm:** 1. Schormann, 2. Bender, 3. Reinartz; **bis 2000 ccm:** 1. Männer, 2. Kreil, 3. Seidenath; **über 2000 ccm:** 1. Katow, 2. Bruhy.

Göppinger Auto-Cross, 31.8.1975

Der 3. Göppinger ADAC-Auto-Cross in Westerheim, ein Wertungslauf für die ADAC-Gaumeisterschaft um den Schwabenpokal, fand vor ca. 5000 Zuschauern statt.

Regen präparierte die Rennpiste beim Start so, daß die Fahrzeuge der Klasse 1 (Serien- und Spezial-TW bis 1300 ccm) so große Schwierigkeiten hatten, daß gleich einige Fahrzeuge nicht einmal den Start schafften. Nachdem Franz Bogner auch den zweiten Lauf gewann, wartete man schon gespannt auf die nächste Klasse.

Hier, nämlich bei den Serien- und Spezial-Tourenwagen über 1300 ccm, startete der heiße Favorit, Mercedes-Versuchsingenieur Joachim Kaden auf seinem 450 SE. Dieser führte vom Start weg das Feld an und gewann auch souverän.

Klaus Kusche auf Renault BKC hatte schon beim Training sein Fahrzeug bei einer Karambolage in etliche Teile zerlegt. Doch nach Absprache mit den Sportkommissaren fuhr er mit seinem alten Fahrzeug, das zur Zeit im Besitz von Alfred Klinger ist, eine Klasse tiefer.

Nach einem Rennen, in dem Kusche seinen Konkurrenten davonfuhr, kam für ihn das „Aus"; die gleichen Sportkommissare, die ihm in der letzten Startreihe die Rennteilnahme erlaubt hatten, disqualifizierten Kusche, da er auf diesem Fahrzeug kein Pflichttraining absolviert hatte!

In der Klasse bis 1600 ccm Spezial AC-Fahrzeuge belegte die einzige Amazone des Rennens, Renate Dotzauer, hinter Hans Lallinger (Porsche EB) den zweiten Platz. In der Klasse SP-AC bis 2000 ccm wurde Rich. Gröger (Gröger-BMW EB) vor W. Schwarz (Audi EB) und Huber P. (GDU) Sieger. Bei den „Großen" über 2000 ccm siegte Helmut Klein mit 6,6 Sek. Vorsprung auf Hans Gleich und wurde gleichzeitig Gesamtsieger.

H. Schneider

Ergebnisse
Serien und Spezial-TW + Serien und Spezial-GT bis 1300 ccm: 1. Bogner (NSU), 2. Jäger (NSU TTS), 3. Buck (VW); **über 1300 ccm:** 1. Kaden (Merc. 450 SE), 2. Minsch (BMW), 3. Schmid (Peugeot).
Spezial-Auto-Cross bis 1300 ccm: 1. Schenk (VW EB), 2. Gröbner (Simca EB), 3. Pecher (VW EB); **bis 1600 ccm:** 1. Lallinger (Porsche EB), 2. Dotzauer (GDO), 3. Bernauer (Porsche EB); **bis 2000 ccm:** 1. Gröger (Gröger-BMW EB), 2. Schwarz (Audi EB), 3. Huber (GDO); **über 2000 ccm:** 1. Helmut Klein (AFM-VW), 2. Gleich (Merc. EB), 3. Seybold (BMW EB).

Slalom Südostbayern, 31.8.1975

Auf der ideal gelegenen Landepiste am Flugplatz Mühldorf-Mössling stellten sich 47 Fahrer dem Starter. Da „Rennrohre" erstmals verpönt waren, lagen die Spitzenzeiten ca. zwei Sekunden über dem Streckenrekord von Josef Dunst.

Ein Höhepunkt waren die Rennläufe der Gruppe 1 bis 2000 ccm. Wolfgang Licht auf Manta GTE sann nach zwei Niederlagen in Rosenheim und Lindau auf Revanche gegen den Heimfavoriten Wolfgang Tuch auf BMW 2002 tii. Nach Trainingsbestzeit von Tuch sicherten ihm in der Addition der Rennläufe 14/100 sec den Klassen- und Gruppensieg. In die Simca-II-Phalanx konnte bis 1300 ccm hinter Günther Pecher Hans Dörfler auf Fiat 128 AC überraschend einbrechen. Bis 1150 ccm fuhr Munzinger auf Audi 50 GL einen sicheren Klassensieg, und über zwei Liter war Georg Schöttl auf BMW 3.0 CSI ungefährdet.



Wiesheu auf dem Weg zur Tagesbestzeit beim Slalom Südostbayern. Foto: Heller

Den Gesamtsieger erwartete man in der Gruppe 2 mit Peter Förster auf BMW 2002 und in der Gruppe 4 mit Sigi Kerndl auf Porsche Carrera. Zwar konnten beide ihre Klasse gewinnen, konnten aber im Endkampf nicht zum Zuge kommen, da die Kleinen der 1300-ccm-Klasse diesmal gut aufgelegt waren. Simon Wiesheu (NSU TT) fuhr zweimal Bestzeit und holte sich durch Unachtsamkeit drei Strafsekunden für einen Pylon. So mußte er seinen „sicheren" Gesamtsieg um 2/100 sec an den stark fahrenden Herbert Staller auf NSU TT abgeben, der nach einem verpatzten Trainingslauf – er fuhr hier die vorletzte Zeit – bei den Rennläufen mächtig loslegte. Bei den GT der Gruppe 3 konnte sich Herbert Wohlschläger (Porsche Carrera) durchsetzen.

Lode

Ergebnisse
STW bis 1150 ccm: 1. Munzinger (Audi 50 GL), 2. Roschmann (Autobianchi), 3. Grau (Fiat 128 AC); **bis 1300 ccm:** 1. Pecher (Simca Rallye), 2. Dörfler (Fiat 128 AC), 3. Niessner (Simca Rallye); **bis 2000 ccm:** 1. Licht (Opel Manta), 2. Tuch (BMW 2002 tii), 3. Wagenstetter (BMW 2002 tii); **über 2000 ccm:** 1. Schööttl (BMW 3.0 CSI).
Spezial-TW bis 1300 ccm: 1. Staller (NSU TT), 2. Wiesheu (NSU TT), 3. Pilz (NSU 1200 TT); **bis 2000 ccm:** 1. Förster (BMW 2002), 2. Blöchl (Opel Kadett), 3. Neubert (BMW 2002); **über 2000 ccm:** 1. Fuchs (BMW 2002 turbo).
Serien-GT: 1. Wohlschläger (Porsche 911 SC), 2. Sveikovsky (Porsche 911).
Spezial-GT: 1. Kerndl (Porsche Carrera).

Autoslalom Rittershausen, 24.8.1975

Die Motorsportfreunde Rittershausen e. V. im DMV veranstalteten am 24. August 1975 ihren 1. DMV-Autoslalom Rittershausen als Lauf zur DMV-Hessenmeisterschaft. Der von Slalom-Leiter Horst Anthes abgesteckte 950 m lange Parcours auf der abgesperrten Landesstraße Rittershausen/Dillkreis erlaubte den 50 Startern bei idealem Rennwetter sehr schnelle Zeiten. Die in zwölf Klassen eingeteilten Teilnehmer mußten die Strecke nach einem Trainingslauf in zwei Wertungsläufen bewältigen.

In der ersten Klasse (STW bis 1000 ccm) waren nur NSU-1000-C-Fahrer am Start. Es siegte Karl-Ernst Ufer jr. vor Alfred Frei, während die Gebrüder Eberhard und Norbert Wied mit nicht optimalen Übersetzungen nur die Plätze 3 und 4 belegten.

Bei den STW bis 1150 ccm konnte sich der Simca-Fahrer Mathias Breuer gegen drei Audi-Fahrer durchsetzen. Schnellster Verfolger war Rainer Gombert auf einem Audi 50 GL.

Gunther Erdmann ließ mit seinem Opel Kadett C bei den STW bis 1300 ccm die von Manfred Mörstedt und Bernd Storch angeführte 9köpfige Simca-Meute knapp hinter sich! In der STW-Klasse bis 1600 ccm wurde der Ascona-Fahrer Klaus Martens Sieger.

Obwohl sein Markengefährte Peter Gesper

nicht antrat, mußte sich der Manta-GT/E-Fahrer Wolfgang Licht in der 2-Liter-Klasse mit einem dritten Platz zufrieden geben. Es siegte Paul Völkner mit einem Escort RS trotz einer Pylone vor Jürgen Walkenbach auf BMW 2002 ti.

Bei den STW über 2000 ccm war der Routinier Karl-W. Hinkebecker mit seinem Capri 3000 wieder einmal nicht zu schlagen. Er siegte mit 6 Sekunden Vorsprung vor Heinz Schneider auf Opel Commodore GSE und konnte außerdem mit einer Zeit von 39,16 Sekunden die Wertung für den schnellsten Gruppe-1-Lauf für sich entscheiden.

Bei den Spezialtourenwagen siegte Bernd Becker auf einem Abarth 850 TC in der 850er-Klasse. Die SpTW-Klasse bis 1000 ccm konnte Frithjof Nix auf einem NSU TTS vor Peter Ansehn auf einem NSU 1000 C gewinnen.

Die TT-Klasse beherrschte Gerhard Prior eindeutig. Sein Vorsprung zum Zweitplazierten Reinhold Melcher betrug mehr als 7 Sekunden. Die weitere Reihenfolge lautete: Heinz Pendzialek, Günter Roth, Wolfgang Szarafinski und K. H. Schäfer.

In der Klasse bis 2000 ccm SpTW konnte sich Willi Gehring auf BMW 2002 ti vor Udo Schwarz auf BMW 2002 behaupten, während der Manta-Fahrer Heinz Kilb noch von Werner Odrosek auf einem Kadett Coupé geschlagen wurde.

Mit Walter Birkholz auf einem Capri RS ging in der SpTW-Klasse über 2 Liter nur ein Fahrer an den Start.

In der GT-Wertung siegte wieder einmal Gerhard Heinrich mit seinem Carrera RS überlegen vor Horst Klaes, der einen Gruppe-3-Carrera an den Start brachte.

Heinrich verbesserte dabei nicht nur die von Gerhard Prior gehaltene Bestzeit von 36,14 sec auf 35,19 sec, sondern er konnte auch mit seiner Gesamtzeit von 1.11,26 Minuten klar den Gesamtsieg vor Prior erringen.

Hartmut Henkel

Automobilslalom Riedlingen 17.8.1975

Überraschungssieger bei dem vom MSC-Riedlingen/Württ. e.V. im ADAC durchgeführten 8. ADAC-Automobilslalom auf dem Flugplatz in Mengen, der als Lauf zur Württembergischen ADAC-Gaumeisterschaft der Gruppe I und II zur Austragung gelangte, wurde Richard Matscheko auf seinem selbst getunten Audi 50. Mit einer Zeit von 3.20.80 für die 2 × 1800 m konnte er das gesamte Feld in die Schranken weisen.

Gruppensieger der Gruppe I wurde Dieter Müller auf seinem Scirocco in der Zeit von 3.28.68, während der Porschefahrer Franz Müller den Gruppensieg in den GT-Klassen mit 3.21,61 für sich verbuchen konnte.

Durch den 3. Platz in der Klasse 4 konnte sich Bernd Soffa auf Simca schon vorzeitig den Sieg in der Wütttembergischen ADAC-Gaumeisterschaft der Gruppe I sichern.

Manfred Wentz

Ergebnisse

Serientourenwagen bis 1000 ccm: 1. Kohler (Autobianchi), 2. Abt (Autobianchi), 3. Sommerburger (Fiat 127); **bis 1150 ccm:** 1. Haaf (Simca 1000), 2. Glage (Audi 50 GL), 3. Steegmüller (Audi 50 GL); **bis 1300 ccm:** 1. Eber (Simca Rallye II), 2. Blanz (Simca Rallye II), 3. Soffa (Simca Rallye II); **bis 1600 ccm:** 1. Müller (VW Scirocco), 2. Dürrich (Audi 80 GT), 3. Bodenmüller (Ascona); **bis 2000 ccm:** 1. Knaus (Opel Ascona), 2. Licht (Opel Manta GTE), 3. Beck (BMW 2002 tii); **über 2000 ccm:** 1. Harzmann (Opel GSE).
Spezialtourenwagen bis 1300 ccm: 1. Matscheko (Audi 50 GL), 2. Scherer (NSU 1200 TT), 3. Hölzle (NSU TT); **bis 1600 ccm:** 1. Wagenstetter (BMW 1602), 2. Weiss (BMW 1602), 3. Hillesheim (Escort Twin-Cam); **bis 2000 ccm:** 1. Oschwald (BMW 2002), 2. Heuschmid (BMW 2002 ti), 3. Benzenhöfer (Opel Ascona); **über 2000 ccm:** 1. Dr. Gasteiger (BMW 3.0 Sl);
Serien- und Spezial-GT: 1. Müller (Porsche Carrera), 2. Schlenker-Geiser (Porsche Carrera), 3. Hug (Renault Alpine).

Cambodunum-Slalom, 10.8.1975

Am Sonntag, dem 10. August 1975, veranstaltete der Motorsportclub Scuderia-Kempten e.V. in Verbindung mit der Renngemeinschaft Allgäu den 1. ONS Cambodunum-Slalom.

Der 1750 m lange, schnelle Parcours bereitete den Fahrern einige Schwierigkeiten. Sogar der Führende in der Deutschen ONS-Slalom-Meisterschaft, Josef Dunst aus Nürnberg, konnte seiner Rolle nicht gerecht werden. Nach einem hervorragenden Trainingslauf bremste er im 1. Wertungslauf seinen



Nur Platz 3 in der Klasse für Favorit Dunst beim Cambodunum-Slalom in Kepten. Foto: Trux

BMW 2002 zu spät ab, er umfuhr einen Kegel falsch und mußte zurückfahren, um in Wertung zu bleiben. Dies war der Auftakt zu einem spannenden Duell zwischen Peter Förster aus München und Josef Dunst, das Dunst hätte für sich entscheiden können, wenn er nicht im 2. Wertungslauf noch einen Schaltfehler begangen hätte. Peter Förster blieb somit Sieger in dieser Klasse.

Das Pech des Meisters war das Glück eines Außenseiters. Richard Sutter aus Lindau war letztlich der große Sieger dieser Konkurrenz. Der 27jährige Kfz-Meister erreichte auf seinem NSU TTS in 2:02,51 Minuten die absolut schnellste Gesamtzeit und durfte dafür den Ehrenpreis der Stadt Kempten mit an den Bodensee nehmen.

Durch einen überzeugenden Fahrstil bewies Wolfgang Tuch aus Waldkraiburg seine Spitzenklasse. Der schnelle Manta aus Neu-Isenburg des Favoriten Licht versetzte den letzten Kegel vor der Kehre, wurde vermutlich durch den davonsprintenden Streckenposten irritiert und vergaß einen Kegel zu umfahren (aus der Wertung).

Von einem Ausrutscher des Favoriten Georg Schöttl profitierten Franz Engstler und Dr. Wolfram Gasteiger in der Klasse der Serien-Tourenwagen bis 2000 ccm.

Nach den vielen Ausfällen und Verbremsern kam Dieter Weber noch in Frage für den Gesamtsieg, aber seine Kupplung machte ihm einen Strich durch die Rechnung. Mit hörbar rutschender Kupplung erzielte er doch noch in der Zeit von 2:14,74 Minuten den 1. Platz in seiner Klasse.

Der hervorragenden Organisation ist es wohl zu verdanken, daß die Veranstaltung ziemlich reibungslos abgelaufen ist. Die beiden Verantwortlichen Johann Abt (Rennleiter) und Josef Wilhelm hatten am Ende dieses erfolgreichen Renntages nur einige materielle Schäden zu beklagen. Die 1. Veranstaltung dieser Art in Schwaben fand bei allen Fahrern und Zuschauern so großen Anklang, daß sich der Veranstalter entschloß, im nächsten Jahr wieder einen ONS-Slalom auf einer anderen Straße zu veranstalten.

Ergebnisse
Serientourenwagen bis 1150 ccm: 1. Munzinger (Audi 50), 2. Wasnick (Audi 50), 3. Gehring (Audi 50); **bis 1300 ccm:** 1. Sommer (Simca Rallye 2), 2. Metzler (Simca Rallye 2), 3. Gall (Simca Rallye 2); **bis 1600 ccm:** 1. Bodenmüller (Opel Ascona), 2. Aschenbrenner (Audi 80 GT); **bis 2000 ccm:** 1. Tuch (BMW tii), 2. Wagenstetter (BMW 2002 tii), 3. Ziegler (Opel Ascona); **über 2000 ccm:** 1. Engstler (BMW 3.0 CSi), 2. Dr. Gasteiger (BMW 3.0 Si), 3. Schöttl (BMW 3.0 CSi).
Spezial-Tourenwagen bis 1000 ccm: 1. Sutter (NSU TTS), 2. Grübel (NSU TTS), 3. Rossmann (Fiat 850); **bis 1300 ccm:** 1. Wiesheu (NSU TT), 2. Hölzle (NSU TT), 3. Arlt (NSU TT); **bis 1600 ccm:** 1. Loos (BMW 1600), 2. Eckart (Ascona), 3. Wagenstetter (BMW); **über 1600 ccm:** 1. Förster (BMW 2002), 2. Kaibach (BMW 2002), 3. Dunst (BMW 2002).
Serien-GT über 2000 ccm: 1. Sveykovski (Porsche 411), 2. Reu (Renault Alpine);
Spezial-GT über 2000 ccm: 1. Brauer (Lotus Elan), 2. Müller (Porsche Carrera), 3. Weber (Porsche 914/6).

Automobil-slalom Eschweiler, 24.8.75

Bei schönem Wetter konnte der Veranstalter auf dem idealen Gelände der Fa. Plaza in Aachen 54 Starter begrüßen. Rennleiter Franz Josef Pilz und seine Helfer hatten einen schnellen 1500-m-Kurs aufgebaut, der bei den Teilnehmern große Anerkennung fand. Da die kleinen Klassen bei den Serientourenwagen nicht besetzt waren, starteten um 10.00 Uhr die StW bis 1300 ccm. Hier startete Lokalmatador Helmut Marbaise auf einem Simca Rallye 2, und ihm wurden gute Chancen auf einem der vorderen Plätze eingeräumt, leider mußte er seine Hoffnungen jedoch schon im ersten Lauf begraben, da er die Streckenführung nicht einhielt. Nach spannendem Kampf konnte Werner Linge diese Klasse mit 3/10 sec Vorsprung vor Paul Rüter für sich entscheiden. In der Klasse bis 1600 ccm traten 9 Fahrer an. Der favorisierte Peter Look auf seinem Alfa ließ dann auch keinen Zweifel an seinem Sieg aufkommen und gewann die Klasse sicher mit über 2 sec Vorsprung vor Konrad Führes auf Opel Ascona. Gleichzeitig fuhr Look die schnellste Zeit der Serientourenwagen.



Auch beim Slalom Eschweiler holte sich Look den Klassensieg der STW bis 1600 ccm. Foto: Gerner

In der Klasse StW bis 2000 ccm traten nur 3 Fahrer an. Trotz eines Pylonenwurfes konnte Ingolf Bedrich auf seinem Escort die Klasse noch mit 4/100 sec Vorsprung gewinnen.

Nach spannendem Kampf konnte Manfred Zingel die Klasse der SpTW bis 1000 ccm auf seinem NSU TTS mit 3/10 sec vor Hans-Gerd Zingel, ebenfalls auf NSU TTS, gewinnen.

In der Klasse der SpTW bis 1300 ccm gingen 11 Fahrer an den Start. Hier bewies Harald Aring aus Hamm, daß er immer ein Wörtchen mitzureden hat, und siegte nach zwei sauberen Läufen mit 13/100 sec vor Alfred Werner. Wilhelm Rauhaus konnte trotz spektakulärer Fahrweise nur den 4. Platz hinter Willy Frenz belegen.

Arings Zeit konnte auch in den nächsten Klassen nicht unterboten werden, und somit wurde er Wertungsgruppensieger bei den SpTW.

Die Klasse der SpTW bis 1600 ccm ging an Michael Berief auf seinem VW 1302 S, und die Klasse der SpTW bis 2000 ccm und über 2000 ccm gewann Hans Haupt auf seinem Capri RS.

Gespannt war man nun auf die Zeiten der SpGT, hier gingen mit Winkelmann und Clahsen zwei Favoriten auf den Gesamtsieg an den Start. Schon im ersten Lauf zeigte Winkelmann sein Können auf dem Renault Alpine und nahm Clahsen, ebenfalls auf Renault Alpine (1300), fast 4 Sekunden ab. Im zweiten Lauf ließ Winkelmann es etwas ruhiger angehen, gewann aber die Klasse sicher.

Seine Zeit von 2.27.01 min reichte auch zu einem sicheren Gesamtsieg vor Harald Aring auf NSU TT in 2.28.66 und Alfred Werner, ebenfalls auf TT in 2.28.79.

Ergebnisse
STW bis 1150 und bis 1300 ccm: 1. Linge (Simca Rallye 2), 2. Rüter (Simca Rallye 2), 3. Kasper (Simca Rallye 2); **bis 1600 ccm:** 1. Look (Alfa Romeo Gulia Super), 2. Führes (Opel Ascona S), 3. Allemeyer (Audi 80 GT); **bis 2000 ccm:** 1. Bedrich (Ford Escort), 2. Wollgarten (Opel Kadett Ral.), 3. Lutzki (Alfa Romeo GTV);
SpTW bis 850 und bis 1000 ccm: 1. Manfred Zingel (NSU TTS), 2. Hans-Gerd Zingel (NSU 1000 TTS), 3. Drews (NSU TTS); **bis 1150 ccm:** 1. Stursberg (Fiat 128 Coupé); **bis 1300 ccm:** 1. Aring (NSU TT), 2. Werner (NSU 1300 TT), 3. Frenz (NSU TT); **bis 1600 ccm:** 1. Berief (VW 1302 S), 2. Steinborn (VW 1302 S), 3. Festl (VW 1302 S); **bis und über 2000 ccm:** 1. Haupt (Ford Capri RS), 2. Weigang (BMW 2002 Ti), 3. Burgmann (BMW 2002);
Spezial-GT bis und über 1600 ccm: 1. Winkelmann (Renault Alpine), 2. Clahsen (Ren. Alpine).

Rallye Nordbaden, 30./31.8.1975

In den vergangenen zwei Jahren hat der RMSC bewiesen, daß er im Stande ist, eine gute Rallye zu organisieren, auch wenn die Voraussetzungen im Badischen Raum hierzu alles andere als ideal zu nennen sind (Genehmigungsschwierigkeiten). Die Mühe wurde belohnt. 88 Autos stellten sich am 30. 8. um 9 Uhr dem Starter.

Die Streckenlänge betrug 472 km, 343 km davon entfielen auf Verbindung, der Rest bestand aus Wertungsprüfungen – rund 30% Asphalt und 70% unbefestigte Strecke. 16 Wertungsprüfungen, davon 4 auf Bestzeit, galt es zu bezwingen, bevor sich das etwas dezimierte Feld wieder in Kirrlach zur Siegerehrung einfand. Für jeden Geschmack wurde etwas geboten. Die Krone jedoch war der Truppenübungsplatz Külsheim. Fünf Runden – insgesamt 43 km waren darauf zu reiten. Ein wunderbarer Kurs, durch unheimliche Staubentwicklung zu einem Blindflug ausgeartet.

Etliche Kaltverformungsversuche an Karosserieblech führten deutlich vor Augen, daß das Zeitalter des Radar an Rallyeautos vorübergegangen war. Sonstige kleine Zwischenfälle während der Rallye, wie abgeworfene Auspufftöpfe, totgetretene Motoren usw., dürften dann aber eher wieder auf das überschäumende Temperament der Driver zurückzuführen sein.

Ja, wenn eine Sache solchen Spaß macht! Und das mußte sie einfach: Fahrtleiter Berlinghof und seine Abschnittsleiter hatten die Sache dermaßen im Griff, daß die Rallye ohne Pausen oder Zwangsaufenthalte reibungslos mit Einbruch der Dämmerung gelaufen war.

Eine letzte angenehme Überraschung gab es im Ziel, als es für die am Start ausgegebenen Essenmarken ein ausgewachsenes Menü einschließlich der Getränke nach Wunsch gab.

H. Laier

Ergebnisse
Klasse 1: 1. Riemenschneider/Holzapfel (Autobianchi), 2. Kunzel/Reilz (Autobianchi), 3. Maier/Kern (Autobianchi); **Klasse 2:** 1. Heithaus/Hess (Simca 1000), 2. Pohl/Bauer (Audi 50 GL), 3. Gard/Klos (Fiat 128); **Klasse 3:** 1. Spittaler/Krisp (Simca Rallye 2), 2. Adis/Morsch (Simca Rallye 2), 2. Völkel/Brunner (Fiat 128); **Klasse 4:** 1. Milz/Pfaff (Alfa Romeo GS), 2. Gombert/Ufer (Audi 80 GT), 3. Reinhardt/Klein (VW Golf LS); **Klasse 5:** 1. Kraus/Scheerer (BMW 2002 Tii), 2. Kern/Gründer (BMW 2002 Tii), 3. Reselmann (BMW 2002 Ti); **Klasse 7:** 1. Eberhardt/Mühlberger (Ford Capri), 2. Wilhelm/Senger (Opel Commodore GSE), 3. Zeiger/Kaldenhoff (DB 280 E); **Klasse 8/9/10:** 1. Diemand/Feurich (BMW 1602), 2. Matter/Saur (VW 1303 S), 3. Gruber/Seider (Mini 1275 GT); **Klasse 11:** 1. Kohl/Wünsch (Opel Ascona), 2. Hugger/Hartmann (BMW 2002 Ti), 3. Gärtner/Schäfer (BMW 1802); **Klasse 12:** 1. Michel/Böbel (Opel Commodore); **Klasse 14:** 1. Eisenbach/Wendel (Porsche Carrera), 2. Samuleit/Faber (Porsche 911 SC), 3. Schmidt/Kretzer (Porsche 911 SC).



Der Gesamtsieg von Walter Schewe bei der Hunsrück-Rallye war nie gefährdet. Foto: Stieren
Klaus Fritzinger ließ wieder einmal den Toyota fliegen. Foto: Stieren

Hunsrück-Rallye, 9./10.8.1975

Lars Carlsson warf wütend den Sturzhelm in den Fond seines Opel Ascona, gleichzeitig auf Schwedisch, Holländisch und Deutsch dieses ominöse Wort murmelnd, das bei uns mit „Sch" beginnt. Schon wieder hatte ihn die „deutsche Krankheit", diesmal gleich während der ersten SP, ergriffen, die da heißt „Ausfall wegen technischem Defekt". Und gleich ihm erging es weit über 100 Mannschaften bei der Int. Hunsrück-Rallye in Idar-Oberstein, wovon die prominentesten Hauck/Witte (Carrera), Höhing/Schmidt (BMW), Rausch/Luther (BMW), Demuth/Schneeweis (Commodore), Fellbaum/Weimer (BMW) waren. Kein Wunder, denn 380 km Sonderprüfung – fast ausschließlich auf dem Truppenübungsplatz Baumholder – bei 530 km Streckenlänge fordern eben ihren Tribut. Sensationell mutete das Nennungsergebnis der Hunsrück-Rallye an. 266 Mannschaften gingen an den Start, darunter 74 ausländische Fahrzeuge! Soviel Ausländer hatte in Deutschland noch keine Rallye am Start, nicht einmal die Olympia-Rallye! Dominierend waren die Belgier und Holländer, zählte doch die Veranstaltung zur Niederländischen Meisterschaft! Aber auch Tschechen, Iren, Norweger und Franzosen u.a. versuchten ihr Glück. Fairerweise muß man erwähnen, daß Fahrtleiter Henning Wünsch es verstanden hatte, speziell die Ausländer zu ködern – mit Nenngeldfreiheit und teilweise kostenloser Übernachtung nämlich. Kein schlechter Gedanke übrigens, die Ausländer erst einmal an deutsche Rallyekost zu gewöhnen, bevor man (1977?) ein EM-Prädikat anstrebt ...

Eindeutiger Favorit war – nach dem frühen Ausfall von Hauck und Carlsson – der Hagener Carrera-Fahrer Heinz-Walter Schewe, der sich für diese Rallye mit W. P. Pitz „gepaart" hatte. Um es vorwegzunehmen: „Mein Gott Walter" konnte den Gesamtsieg nicht verhindern! Auch wenn er während der SP in manchen Kurven das Gas wegnahm, um die Foto-

grafen zu ärgern, damit diese ja nicht ein driftendes Auto aufs Bild bekamen . . .

Zu überlegen fuhr Schewe, Fritzinger und Stück nie die Chance des Sieges bietend. Und das, obwohl in dem Carrera nur ein „Serien-Herz" schlug, das preisgünstig aus dem „Lüdenscheider Raum" erworben worden war!

Alle Sonderprüfungen (überwiegend Schotter) waren am Tag zu fahren und unbekannt. Ein ganz fantastisches, dreisprachiges „Road Book" erleichterte aber die Arbeit der Co-Piloten. Die meisten Prüfungen waren mehrmals zu fahren. „Rund 1, 2 und 3" wurde in allen drei Durchgängen von Schewe gewonnen. Im ersten Lauf waren die zweitplazierten Stück/Stück gleich eine Minute langsamer! Fritzinger hier auf seinem infernalisch gehenden Toyota Fünfter, die erst kurz vor Schluß ausgefallenen Carrera-Driver Rosenkranz/Wittkowski Sechste. Im zweiten Durchgang war Fritzinger – nach Familie Stück – schon Dritter, vor den schnellsten Franzosen Lafferthé/Berthou auf einem Alpine A110. In Runde 3 fuhr Fritzinger die zweitschnellste Zeit, gefolgt von den Nat.-Lizenzfahrern(!) Wendel/Bähr auf einem Gruppe-2-Ascona und den sehr starken Holländern van der Marel/Berghof (Ascona). Die „Edelstein-Prüfung" sah die erwähnten Fahrer wieder in Front. SP „Erwelskopf 1" sah nach vier Carrera mit Rausch auf Platz 5 den ersten BMW. Im zweiten Durchgang – nach drei Carrera – die Engländer Maslen/Booth auf ihrem BDA, die in der dritten Runde schon die zweitschnellste Zeit markierten, vor Fritzinger und den starken Deutschen Regelmann/Rieger (BMW). „Mitte 2" wurde wieder von Schewe gewonnen, vor dem Ascona von Wendel – dann erst Stück und Rosenkranz! Müßig zu erwähnen, daß auch „Mitte 1 und 3" an Heinz-Walter gingen.

Finanziell über die Runden half dem Veranstalter sein „Rallyecross Wäschertskaulen", nicht mehr selektiv, aber spritzig aufgezogen, mit großer Zuschauerzahl (Geld!) – und Peter Linzen als Streckensprecher. – Fazit: Eine ganz fantastische Rallye vom Sportlichen her, sehr sicher (denn bei welcher Rallye stand schon einmal ein Hubschrauber mit Arzt wie in Idar-Oberstein bereit?!) – und mit viel Show für Zuschauer und Aktive garniert.

Klaus A. Flieger

Ergebnisse
Gesamtklassement: 1. Schewe/Pitz, 2. Stück/Stück, 3. Fritzinger/Bretz, 4. van der Marel/Berghof, 5. Wendel/Bähr, 6. Regelmann/Rieger.
Klassensieger: STW bis 1150 ccm: Schultes/Richrath (Datsun Cherry); **bis 1300 ccm:** Thiry/Till (Escort Sport); **bis 1600 ccm:** Burger/Dippold (Ascona); **bis 2000 ccm:** Regelmann/Rieger (BMW); **über 2000 ccm:** Eberhard/Mühlberger (Capri 2,6).
SpTW bis 1300 ccm: Hüller/Jandausch (Fiat Coupé); **bis 1600 ccm:** Fritzinger/Bretz (Celica); **über 1600 ccm:** van der Marel/Berghof (Ascona); **STW und SpTW bis 2000 ccm:** Lafferthé/Berthou (Alpine); **über 2000 ccm:** Schewe/Pitz (Carrera).

Hauenstein-Bergrennen, 23./24.8.1975

7. Lauf ONS-Bergpokal

Es geht weiter, der Sommerschlußverkauf in Punkten, und billig sind die Preise nicht, wenn man überlegt, daß für 8 Punkte ein Zak-Escort nebst Fahrer zu finanzieren ist. Wenn ein junger Mann auf einen Titel lossteuert, dafür seine letzten Ersparnisse opfert und auch noch die Großmutter anpumpt, ist das noch verständlich, wenn aber ein erfolgreicher Geschäftsmann sich für gutes Geld einen ganzen Fuhrpark von teuren Rennwagen zulegt, nur um einen Titel zu erringen, der am Ende nicht viel wert ist, das kann nur ungeheurer Ehrgeiz sein.

Zwischen Rotenburg und Hauenstein sollte Erich Zakowski einen 1600er-Escort bauen, „egal was er kostet", aber die Zeit war zu knapp. Nun stand jedoch das Ex-Boller-Auto herum, und nachdem Peter Hennige in Mainz-Finthen um Rundstreckenpunkte fahren wollte, setzte man Jürgen Pohlmann auf Struckmann an. In Solingen hatte man natürlich nicht ahnen können, daß Struckmann im Training der Motor festging und daß das Ersatztriebwerk nicht einmal für Schickling reichte. Man hatte auch nicht daran gedacht, daß am eigenen Carrera Kupplung und Getriebe streiken könnten und man dann den Rivalen Bartels um ein Ersatzgetriebe bitten mußte.

Gerhard Zeller hatte auch angenommen oder gehofft, daß er nach dem Gesetz der Serie wieder gewinnen müsse, aber Gutmanns Einspritzer hat nun laufen gelernt, und Heinz Wolber hält nichts von Serie. Auch Siegfried Rost wollte nicht einsehen, daß Hans-Wilhelm Splisteser immer gewinnen muß, und fuhr ihm diesmal einfach davon. Georg Moos hatte dies auch vor, fuhr mit Abstand die schnellste Regenzeit, konnte jedoch das Ergebnis – es wurde nur der schnellste Lauf gewertet – nicht mehr korrigieren. Einige bange Minuten hatte auch Hans Zacherl zu überstehen; in seiner Klasse sollte Bernd Herlitze auf dem Ex-Kelleners-4-Ventiler fahren. Im Training langte Herlitze furchtbar hin und flog dann durch einen Plattfuß von der Strecke. Für Zacherl war damit der Weg wieder frei.

Frei war der Weg auch für Heinz Martin mit dem Wörz-Vergaser-Commodore, mit 2.05,25 hatte er im ersten Lauf sämtliche Punktjäger geschockt, lediglich Egon Evertz blieb mit 2.03,09 noch unter dieser Zeit. Egon Evertz durfte also starten, obwohl er aufgrund seiner Defekte keinen Trainingslauf absolviert hatte, denn laut Ausschreibung wurden zwar zwei Trainingsläufe gefordert, gleichzeitig aber die Möglichkeit eingeräumt, daß in begründeten Fällen und bei ausreichender Streckenkenntnis Teilnehmer auch ohne Training fahren können.

Ob dies nun ein begründeter Fall war und ob Egon Evertz, der noch nie am Hauenstein gefahren ist, ausreichende Streckenkenntnis besaß, wird am 12. September vom ONS-Berufungsgericht geklärt werden. Aus Sicherheitsgründen, meinte Walter Struckmann, sei es unverantwortlich, einen Teilnehmer ohne Training zuzulassen, und legte Protest ein, der dann vom Rennleiter und den Sportkommissaren abgelehnt wurde. Struckmann kündigte Berufung an. Ernst Plannasch hatte einen Trainingslauf, wurde auch vom Defektteufel befallen und durfte nicht starten – hier sagte der Rennleiter „njet".

Heute, wo diese Zeilen geschrieben werden, ist man gespannt, wie die ONS die Sache letztlich sieht und was das Autohaus Max & Moritz vom Ausgang des Bergpokals hält, Reinhard Stenzel ist schon oft in Neuffen, vor der Haustür von Max & Moritz, gefahren, und Heinz Martin würde auch gerne einmal Carrera fahren. Wenn Sie, liebe Leser, diesen Artikel lesen, ist Neuffen schon gelaufen, und die ONS hat gesprochen, dann weiß man auch schon, ob Dieter Bergmann, der vor Horst Deutsch und Dieter Weber die 2-Liter-GT-Klasse gewann, seinen Platz in der Tabelle noch verbessern konnte. Bis dann steht auch schon fest, ob Rolf Göring, der auf nasser Piste mit seinem Gruppe-3-Carrera nur $^{3}/_{10}$ langsamer war als Evertz, auf der Schwäbischen Alb zuschlagen konnte oder gar ein Ausländer.

Gegenüber den Auseinandersetzungen und Spekulationen um den Bergpokal darf man natürlich die Leute nicht vergessen, die noch schneller fuhren als Evertz & Co. Dieter Kern, der Berg-Champion von 1971, fuhr im ersten Lauf 1.56,68, war damit $^{1}/_{10}$ schneller als Vorjahressieger Ernst Maring, und Klaus Oestreich, der Beinahe-Bergmeister von 1972, folgte in 2.02,55. Dann gab Maring seinem Maco-375-Toyota die Brust, kam auf 1.49,10 und hatte damit Kern knapp geschlagen. Oestreich blieb mit seinem Lola-T294-Chrysler auf Platz 3 bei einer Veranstaltung, die außer einigen Widersprüchen keine Mängel hatte.

Heinz W. Lappas

Ergebnisse
Gruppe 1 + 2 Touren-Wagen bis 850 ccm: 1. Rothe (Austin 850), 2. Pfannschmidt (Fiat 850 Coupé), 3. Kahlenberg (Fiat Abarth); **bis 1000 ccm:** 1. Warter (Fiat Abarth), 2. Weingärtner (NSU TTS), 3. Lingmann (NSU TTS), 4. Schwarz (NSU TTS), 5. Kuhn (NSU TTS); **bis 1150 ccm:** 1. Wolber (Simca 1000 E), 2. Zeller (Fiat 128), 3. Dupré (Simca 1000), 4. Sengel (Fiat 128), 5. Keller (Opel Kadett); **bis 1300 ccm:** 1. Rost (NSU TT), 2. Splisteser (NSU TT), 3. Moos (NSU TT), 4. Rees (NSU TT), 5. Simon (NSU TT); **bis 1600 ccm:** 1. Pohlmann (Ford Escort), 2. Schickling (BMW 1602), 3. Struckmann (BMW 1602), E. Scholz (BMW 1602), 5. Lippert (BMW 1602); **bis 2000 ccm:** 1. Zacherl (Opel Kadett), 2. Ehrenberg (BMW 2002), 3. Nitschke (Opel Ascona), 4. Semdner (Opel Ascona), 5. Stenger (Ford Escort); **über 2000 ccm:** 1. Martin (Opel Commodore), 2. Köhler (BMW 3.0 CSL), 3. Scholl (BMW 2002 turbo).
Gruppe 3 und 4 GT bis 1600 ccm: 1. Bergermann (Ren. Alpine), 2. Deutsch (Ren. Alpine), 3. Weber Porsche 914/6), 4. Linz (Ren. Alpine), 5. Haug (Ren. Alpine); **bis 2000 ccm:** (= vorläufig wegen schwebender Berufung) 1. Evertz (Porsche Carrera RSR), 2. Schiebler (Porsche Carrera RSR), 3. Göring (Porsche Carrera RS), 4. Bartels (Porsche Carrera RSR), 5. Quirin (Porsche Carrera RSR).

Bergrennen Happurg, 30./31.8.1975

Am Nachmittag begann der erste Trainingslauf der Serien-Tourenwagen. Die Veranstaltung wurde für die bayerische und nordbayerische Meisterschaft gewertet, und beim 1. Nürnberger Automobilclub gingen die Nennungen vieler Meisterschaftsanwärter ein. Alle hatten sich vorgenommen, weitere wertvolle Punkte zu sammeln. Doch die nicht gerade leichte, auf 3502 m verkürzte Bergstrecke machte einigen einen Strich durch die Rechnung. Bereits im ersten Streckenabschnitt wurden die Fahrer mit 3 tückischen Kurven konfrontiert, an denen wertvolle Sekunden verschenkt wurden. Das zahlreiche Publikum bekam einige Ausritte und Dreher geboten, die alle glimpflich verliefen. Wer jedoch im oberen Streckenabschnitt die Straße verließ, flog in die Bäume, die bis zum Straßenrand reichten und nur durch Strohballen gesichert waren. Ein Simca-Rallye-2-Fahrer demonstrierte dies am Sonntag, indem er sein Gefährt fachgerecht im Nadelholz dekorierte. Pech hatte auch Josef Bärr im 1. Wertungslauf. Sein bildschöner BMW wurde per Abschleppwagen vom Berg geholt, nachdem



Hans Zacherl auf dem Weg zum Sieg in Happurg. Foto: Heinrich.

er diesen nach Passieren der Ziellinie zerstörte und somit nicht mehr starten konnte. Seine Zeit bei diesem Durchgang war ausgesprochen gut und hätte für Hans Zacherl gefährlich werden können. Mit 1.46,3 fuhr dieser seine schnellste Zeit, und auch nach der Addition konnte keiner mehr mithalten. Der Kadett hatte erneut zugeschlagen. Bei den Serien-TW bewies in der Klasse bis 1300 ccm Manfred Rattay erneut, daß er zu Recht die Meisterschaft bei den „Kleinen" anführt. Ludwig Nieberle fuhr bei den Spezial-TW in einem Durchgang zwar die schnellste Zeit, mußte sich im Endergebnis jedoch geschlagen geben: Richard Sutters NSU TTS war schneller. Bei den GT-Wagen wurden die Klassen mangels Starter zusammengelegt. Dieter Weber bewies mit seinem Porsche 914/6 dennoch, daß er mithalten kann. Er erkämpfte sich einen 2. Platz hinter Erich Schieblers Carrera RSR. Bei den „Großen" gab es keine Frage, wer hier der Schnellste ist. Mit einer Zeit von 1.38,9 zeigte Klaus Oestreich erneut, welch gewaltige Kraft in seinem Lola Chrysler steckt. Der Regen am Nachmittag ließ keine allzu schnellen Zeiten mehr erwarten, trotzdem wurde beherzt weitergefahren. Man hatte den bereits am Start befindlichen Fahrern die Möglichkeit gegeben, ins Fahrerlager zurückzukehren, um Regenreifen aufzuziehen. Dadurch blieben gefährliche Unfälle, wie sie es in früherer Zeit auf dieser Strecke gab, aus. Die Zeitnahme hatte nach der Veranstaltung noch den Unmut einiger Fahrer über sich ergehen lassen müssen, aber man konnte sich schließlich einigen.

Wolfgang Heinrich

Ergebnisse

Serien-TW bis 1150 ccm: 1. Koller (Fiat 128 C), 2. Saggau (Fiat 128 C), 3. Schwarz (Autobianchi); **bis 1300 ccm:** 1. Rattay (Simca Rallye), 2. Hug (Simca Rallye 2), 3. Schumann (Simca Rallye 2); **bis 2000 ccm:** 1. Kastl (BMW 2002), 2. Bachmeier (BMW 2000 Tii), 3. Stenger (Ford Escort RS);
Spezial-TW bis 1000 ccm: 1. Sutter (NSU TTS), 2. Nieberle (NSU TTS), 2. Warter (Fiat Abarth); **bis 1150 ccm:** 1. Sengel (Fiat 128), 2. Jäger (Fiat 128); **bis 1300 ccm:** 1. Reichard (NSU TT), 2. Stocker (NSU TT), 3. Müller (NSU TT); **bis 1600 ccm:** 1. Meier (Ford Escort TC), 2. König (BMW 1602), 3. Lipp (Toyota Corolla); **bis 2000 ccm:** 1. Zacherl (Kadett B), 2. Vogel (BMW 2002 TI), 3. Ehrenberg (BMW 2002); **über 2000 ccm:** 1. Siller (Capri RS), 2. Richter (Commodore), 3. Suttner (Capri RS).
Spezial-GT über 2000 ccm: 1. Schiebler (Carrera RSR), 2. Weber (914/6), 3. Forster (Carrera RSR).
Sportwagen über 1600 ccm: 1. Oestreich (Lola Chrysler), 2. Wenzelburger (Chevron-Opel), 3. Jordan (KMW-Porsche
Formel V 1300, Nat. Lizenz: 1. Bichler (Kaimann), 2. Schild (Malordy), 3. Wenzelburger (Moskito).
Formel Super-Vau 1600, Int. Lizenz: 1. Köbele (Veemax), 2. Hautmann (Lola ATS), 3. Kallenberger (Lola T322).

Weser-Bergpreis Höxter, 30./31.8.1975

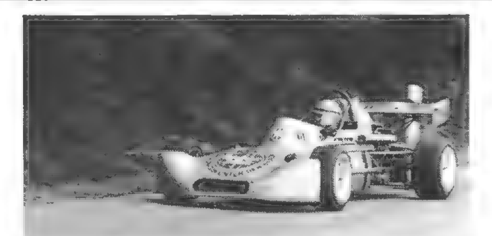
Reibungslos und ohne nennenswerte Zwischenfälle lief am 30./31. 8. der Int. 9. ADAC-Weser-Bergpreis ab. Nachdem am Samstag mehrere tausend Zuschauer bei tropischer Hitze die Trainingsläufe verfolgten, sorgten am Sonntag wenige Regentropfen für kurzzeitige Abkühlung. Bei den Trainingsläufen wurde von zahlreichen Fahrern denn auch über thermische Probleme geklagt, insbesondere bei den Fahrzeugen mit luftgekühlten Motoren. Im Rennverlauf zeigte sich, daß die routinierten Fahrer erheblich bessere Zeiten erzielen konnten, und es malte sich langsam, was am Sonntag schließlich Gewißheit war: der Bergrekord war gefallen. Allen „Unkenrufen" zum Trotz konnte Dieter Kern aus Ramsbach/Baumbach auf dem Formel-2-Mücken-Gel-March den bestehenden Bergrekord von 1:28,37 (im Jahr 1973 aufgestellt von Walter Lehmann auf Lola Cosworth) um :01,93 unterbieten und erreichte bei seinem dritten Rennlauf die neue Rekordzeit von 1:26,44.

M. Müller

Ergebnisse

STW bis 850 ccm: 1. Köster (Fiat 850), 2. Röhrig (Fiat 850), 3. Wiegand (Fiat 850); **bis 1000 ccm:** 1. Reinhold (Autobianchi), 2. Huxhold (Autobianchi), 3. Bracht (Datsun-Cherry); **bis 1150 ccm:** 1. Butenhoff (Fiat 128), 2. Moll (Fiat 128), 3. Schreg (Fiat 128); **bis 1300 ccm:** 1. Schmid (Simca Rallye 2), 2. Lohmann (Simca EC), 3. Wolfstein (Fiat 128 C); **bis 1600 ccm:** 1. Becker (Audi 80 GT), 2. Hüttenmüller (Opel Ascona), 3. Look (Alfa Romeo); **bis 2000 ccm:** 1. Krawczak (Ford Escort RS), 2. Dittrich (Ford Escort RS), 3. Totz BMW 2002); **über 2000 ccm:** 1. Hayn (Opel Commodore), 2. Krause (Ford Capri), 3. Miltz (BMW 3.0-CSI).
Spezial-TW bis 850 ccm: 1. Rothe (Austin 850 Mini), 2. Köster (Fiat 850), 3. Klein (Fiat 850); **bis 1000 ccm:** 1. Beyerlein (Autobianchi), 2. Brück (NSU TTS), 3. Kalsdorf (NSU TTS); **bis 1150 ccm:** 1. Trockel (Simca 1000 EC), 2. ter Wint (Opel Kadett), 3. Eichler (Fiat 128); **bis 1300 ccm:** 1. Rost (NSU TT), 2. Schwenke (NSU TT), 3. Wieltsch (NSU TT); **bis 1600 ccm:** 1. Struckmann (Alpina BMW), 2. Steinmüller (BMW 1602), 3. Schaar (BMW 1602); **bis 2000 ccm:** 1. Frank (BMW 2002), 2. Braun (BMW 2002), 3. Schulze (BMW 2002); **über 2000 ccm:** 1. Heinemann (Ford Capri, 2. Gerkens (Ford Capri), 3. Balzereit (Ford Capri 3 Ltr.).
Serien-GT bis 1600 ccm: 1. Fuchs (Lotus S 2), 2. Vetter (Ren. Alpine); **über 1600 ccm:** 1. Narr (Porsche Carrera RS), 2. Milek (Porsche 911 S).
Spezial-GT bis 1600 ccm: 1. Hahne (Ren. Alpine), 2. Engelmann (Ren. Alpine), 3. Treiser (Ren. Alpine); **über 1600 ccm:** 1. Schimpf (Porsche Carrera), 2. Berg (Porsche Carrera), 3. Rinne (Porsche Carrera).
Sportwagen bis 1300 ccm: 1. Neitzel (Brixner-Spiess); **bis 2000 ccm:** 1. Anspann (PBD Condor).
Zweis. Rennwagen bis 1300 ccm: 1. Zur Mühlen (Hey Mark II); **über 1300 ccm:** 1. Güllert (JDR Chrysler).
Formel 3: 1. Schaltinat (Warsteiner Spezial).
Formel V 1300, Nat. Lizenz: 1. Gotenberg (Kaimann).
Formel V 1600, Int. Lizenz: 1. Kalenborn (Keimann).
Formel Ford 16: 1. Heyer (Ford Tecno).
Formelfreie Rennwagen: Kern (Mücken-Gel-March).

Bergrennen Schaumburg 23./24.8.1975



Gesamtsieg für Schaltinat beim Bergrennen Schaumburg. Foto: Faßnacht

Der Motorsportclub Schaumburg Obernkirchen richtete am 23./24. August sein erstes ADAC-Bergrennen Schaumburg aus. Eine ideale, 1,75 km lange Strecke bei dem Ort Westendorfer Landwehr mußte dreimal durchfahren werden, die Zeiten wurden addiert. Das Nennungsergebnis war mit 103 Fahrzeugen für das erste Mal erfreulich groß. 99 Fahrzeuge fanden sich dann zum Start ein, davon allein 17 Formelfahrzeuge. Favoriten auf den Gesamtsieg waren von vornherein Heinz Schaltinat mit seinem Warsteiner Spezial Formel 3 und Peter Ernst auf Osella Abarth 2000 in der Klasse zweisitzige Rennwagen. Schaltinat langte ordentlich hin und setzte mit dem schnellsten Lauf in 60,08 sec Maßstäbe für künftige Rennen auf dieser Strecke. Nicht minder zimperlich fuhr Peter Ernst und wurde mit 0,85 sec Rückstand Zweiter unter den Tagesschnellsten. Den wohl beachtlichsten Sieg des Tages aber schaffte Ingo Daseler auf dem Becker-Audi 80 GT, der damit die gesamte Gruppe 1 um Sekunden verblies.

L. Fassnacht

Ergebnisse

ST bis 850 ccm: 1. Wiegand (Fiat 850 S); **bis 1000 ccm:** 1. Klavs (Autobianchi), 2. Huxold (Autobianchi); **bis 1150 ccm:** 1. Wertung ausgesetzt wg. Protest; **bis 1300 ccm:** 1. Schmidt (Simca Rallye 2), 2. Wolfstein (Fiat 128 AC); **bis 1600 ccm:** 1. Daseler (Audi 80 GT), 2. Schmalgemeier (Audi 80 GT), 3. Hofmann (Opel Ascona); **bis 2000 ccm:** 1. Dittrich (Ford Escort RS), 2. Krawczak (Ford Escort RS), 3. Reese (BMW 2002 ti); **über 2000 ccm:** 1. Hayn (Opel Commodore).
SpTW bis 1000 ccm: 1. Sommerberg (NSU TTS), 2. Beyerlein (Autobianchi A112), 3. Ostermann (NSU TTS); **bis 1150 ccm:** 1. Welslau (Simca 1000 EC), 2. Eichler (Fiat 128); **bis 1300 ccm:** 1. Schwenke, 2. Strototte, 2. Brokmann (alle NSU TT); **bis 1600 ccm:** 1 Schaar (BMW 1602); **bis 2000 ccm:** 1. Weber (BMW 2002), 2. Todenmann (BMW 2002); **über 2000 ccm:** 1. Gerkens (Ford Capri RS).
GT bis und über 2000 ccm: 1. Bohnhorst (DeTomaso GT 3).
Spezial-GT bis 2000 ccm: 1. Hahne (Renault Alpine A110); **über 2000 ccm:** 1. Berg (Porsche Carrera RSR), 2. Konrad (Porsche Carrera RSR), 3. Rinne (Porsche Carrera RSR).
Sportwagen u. zweis. Rennwagen bis 1300 ccm: 1. zur Mühlen (Ford); **bis und über 2000 ccm:** 1. Witten (Abarth 2000).
Rennwagen Formel 3: 1. Schaltinat (Warsteiner Spezial).
Formel V 1300 nat.: 1. Niggemeier (EB), 2. Thiele (Motul), 3. Rostek (Motul).
Formel V 1300 int.: 1. Rostek (Tasco).
Formel V 1600: 1. Rätz (Kaimann).

Augusta-Bergrennen, 23./24.8.1975

Der Augusta-Sportfahrer-Club Augsburg e.V. (DASCA) lud zum Int. 12. ADAC-Augusta-Bergrennen nach Münster-Mickhausen ein. Es zählt zur südbayerischen Automobil-Bergmeisterschaft sowie für das ADAC-, AvD- und DMV-Sportabzeichen.

156 Fahrer aus vier Nationen (D, A, CH, GB)



Die Corolla von Lipp am Start des Augusta-Rennens: Foto: Pfeiffer

begaben sich zur 2,1 km langen Strecke. Es galt den vom Münchner Hans Teffland im vorigen Jahr aufgestellten Streckenrekord von 51,19 Sekunden (= 145,6 km/h) auf Surtees F2 zu unterbieten.

130 Funktionäre und Streckenposten wurden zur Streckensicherung eingesetzt. Auch zwei Fahrzeuge der ONS-Staffel waren an Ort und Stelle, mußten aber zu keiner Phase des Rennens eingreifen.

Der Dauerregen an beiden Tagen brachte es mit sich, daß nur etwa 1000 zahlende Motorsportfans an die Bergstrecke kamen. Beim DASCA war zu erfahren, daß durch das finanzielle Defizit die Austragung des Rennens im kommenden Jahr in Frage gestellt ist.

Schon beim Training purzelte das Feld gehörig durcheinander. Hier trennte sich die Spreu vom Weizen. Trainingsschnellster war Kiss Janos auf seinem Brabham F2. Seine Zeit nach drei Durchgängen 3:04,18 min.

Wie hart in der Spezial-Tourenwagen-Klasse gekämpft wurde, zeigt der spektakuläre Unfall von J. Bärr, dem letztjährigen Gewinner der Klasse bis 1600 ccm. Bei seinem Versuch, im 1. Wertungslauf als Erster die Zeit von 1:04 min zu unterbieten, flog er mit fast unverminderter Geschwindigkeit am Eingang zum Karussell von der Strecke – etwa 0,5 m vom Waldrand entfernt.

Sepp Greger, der schon dreimal als Gesamtsieger von Mickhausen abreiste, konnte mit seinem Porsche 910 seine Klasse gewinnen und belegte im Gesamtklassement den 4. Platz.

Ralf Walter brachte seinen Warsteiner TOJ BC03 mit einem Zwei-Liter-BMW-Schnitzer-Motor an den Start. Er erreichte durch seine fehlerlose Fahrweise den Klassensieg und den 10. Platz im Gesamtklassement vor Johann Abt mit Lola T290 (15. Platz).

Pfeiffer

Ergebnisse
Serien-TW bis 1000 ccm: 1. Schweiger (Datsun), 2. Klocker (Autobianchi), 3. Burkhart (Autobianchi; **bis 1150 ccm:** 1. Koller (Fiat 128 C), 2. Munzinger (Audi), 3. Kigle (Kadett); **bis 1300 ccm:** 1. Sauter (Simca Rallye 2), 2. Graf (Simca Rallye 2), 3. Mauritz (Simca Rallye 2); **bis 1600 ccm:** 1. Weis (Opel Ascona), 2. Aschenbrenner (Audi 80 GT), 3. Bodenmüller (Opel Ascona); **bis 2000 ccm:** 1. Bachmaier (BMW 2002 TII), 2. Braumüller (BMW 2002 TII), 3. Grad (Ford Escort); **über 2000 ccm:** 1. Böhme (Opel Commodore B).
Spezial-TW bis 1000 ccm: 1. Sutter (NSU TTS), 2. Unkmeir (Fiat Abarth), 3. Nieberle (NSU TTS); **bis 1150 ccm:** 1. Saaler (Fiat 128), 2. Speuser (Fiat 128), 2. Wengler (Fiat 128); **bis 1300 ccm:** 1. Endress (NSU TT), 2. Prinz (NSU TT), 3. Reichhart (NSU TT); **bis 1600 ccm:** 1. Loos (BMW 1602), 2. Wagenstetter (BMW 1602), 3. Kirchmann (BMW 1602); **bis 2000 ccm:** 1. Vogel (BMW 2002), 2. Krämer (BMW 2002 ti), 2. Floth (Ford Escort); **bis 3000 ccm:** 1. Goeser (BMW 2002 Turbo), 2. Richter (Opel Commodore GS), 3. Boelke (Ford Capri RS); **über 3000 ccm:** 1. Ledosquet (BMW 3,3 CSL).
Serien-GT bis 1600 ccm: 1. Hauenstein (Renault Alpine); **über 2000 ccm:** 1. Heberer (Porsche 911 SC), 2. Habermann (Porsche Carrera RS), 3. Kreutz (Porsche Carrera RS).
Spezial-GT bis 1300 ccm: 1. Kreuzinger (Renault Alpine); **bis 1600 ccm:** 1. Weinmann (Renault Alpine; **bis 2000 ccm:** 1. „Klaus" (VW Porsche 914/6); **über 2000 ccm:** 1. Neureuther (Porsche Carrera RSR), 2. Forster (Porsche Carrera RSR).
Sportwagen und zweis. Rennwagen bis 1300 ccm: 1. Appenzeller (NSU Brixner), 2. Riss (Abarth), 3. Ernst (NSU Brixner); **bis 1600 ccm:** 1. Peschek (Lotus 48); **bis 2000 ccm:** 1. Walter (TOJ BC03), 2. Abt (Lola T290), 3. Schelble (KMW-Porsche); **über 2000 ccm:** 1. Greger (Porsche 910), 2. Jordan (KMW-Porsche Sp 30), 3. Schmid (BMW Turbo).
Rennwagen Formel 3: 1. Wettstein (Ford Martini Mk 9).
Rennwagen Formel V 1300, nat. Lizenz: 1. Bichler (Kaimann), 2. Schild (Malordy), 3. Dierks (Unser 72).
Formel V – Super 1600 ccm: 1. Köbele (Veemax), 2. Ketterer (TOJ-NSU), 3. Radünz (Lola T252).
Formelfreie Rennwagen: 1. Kiss (Brabham F2).

Eurohill-Bergrennen, 16./17.8.1975

Da es am 16./17. 8. beim Internationalen Eurohill-Bergrennen des Rallye- und Touring-Clubs Nürnberg um die bayerische und nordbayerische Meisterschaft ging und die Führenden nur wenige Punkte auseinanderliegen, wurde hart gekämpft. 150 Bewerber hatten sich vorgenommen, die 3080 m lange Strecke hinaufzujagen. Am Samstag standen 2 Trainingsläufe auf dem Programm, die ziemlich ruhig verliefen. Lediglich Herbert Porstendörfer sorgte mit seinem Rennwagen für Aufregung, als er wegen eines geplatzten Hinterreifens einen Feldweg neben der Straße hinaufschoß. Bei diesem Ausflug in die Natur wurde das Aussehen seines Chevron erheblich verändert, so daß eine Schönheitsoperation nötig war, die die ganze Nacht hindurch dauerte. Die Arbeit lohnte sich, denn am Sonntag war das Gerät wieder fahrtüchtig. Zum 1. Pflichtlauf kam Spannung auf, denn der seit 1973 bestehende Bergrekord von Johann Abt war zu unterbieten. Klaus Oestreich packte der Ehrgeiz, und er röhrte mit sagenhaften 1.17.0 Minuten den Berg hinauf. Da gegen Mittag das typisch miese RTC-Wetter einsetzte, hatte er den Gesamtsieg einschließlich eines ansehnlichen Geldpreises in der Tasche. Johann Abt konnte an diesen neuen Rekord nicht mehr herankommen, jedoch verbesserte er seine Zeit auf 1.18.9. Das Wetter spielte beim 2. Lauf verrückt, mal sonnig, dann neue Regenschauer – die Fahrer rotierten. Obwohl die Wagen der Klasse 1 und 2 bei den Serientourenwagen zusammengelegt wurden, zeigte Lothar Schwarz mit seinem Autobianchi Abarth, daß er mit diesem kleinen Flitzer umzugehen



Serientourenwagen-Sieger Baumann beim Eurohill-Rennen: Foto: Heinrich

weiß, und wurde Klassensieger. Ebenso plazieren konnte sich Siegfried Sengel aus Sack. Er fuhr seinen Fiat 128 bei den Spezial-Tourenwagen trotz Regen dermaßen schnell durch die Kurven, daß er mit seiner Gesamtzeit 5 Sekunden vor dem Zweitplazierten lag. Keine Chance ließ wieder einmal Hans Zacherl den BMW-Mitstreitern. An seiner Gesamtzeit von 3.05.9 war nichts zu rütteln. Als Geheimtip für ausgesprochen spektakuläre Fahrweise sei Franz Baumann erwähnt, der mit seinem Commodore GSE Schnellster bei den Serien-Tourenwagen war. Zu den Besonderheiten zählte ein Tomaso Pantera, der gegenüber den Porsche in seiner Klasse ein recht schlechtes Bild abgab. Obwohl einige Teilnehmer durch Leitplanken und Straßengräben an der Weiterfahrt gehindert wurden, blieb es lediglich bei Blechschäden. Der Rallye- und Touringclub Nürnberg hatte die Veranstaltung fest in der Hand und bot zwei Tage lang sehenswerten Motorsport.

W. Heinrich

Ergebnisse
Serientourenwagen bis 1000 ccm und bis 1150 ccm: 1. Schwarz (Autobianchi), 2. Koller (Fiat 128), 3. Eck (Autobianchi); **bis 1300 ccm:** 1. Rattay (Simca Rallye), 2. Mauritz (Simca Rallye), 3. Schumann (Simca Rallye); **bis 1600 ccm:** 1. Bodner (Toyota Celica), 2. Aschenbrenner (Audi 80), 3. Lämmermann (Scirocco-VW); **bis 2000 ccm:** 1. Stenger (Escort RS), 2. Rudloff (BMW 2002), 3. Graf (Escort RS); **über 2000 ccm:** 1. Baumann (Commodore GSE).
Spezial-Tourenwagen bis 1000 ccm: 1. Sutter (NSU 1000), 2. Unkmeir (Fiat Abarth), 3. Nieberle (NSU 1000); **bis 1150 ccm:** 1. Sengel (Fiat 128), 2. Speuser (Fiat 128A), 3. Jäger (Fiat 128); **bis 1300 ccm:** 1. Reichart (NSU 1300), 2. Nitzsche (NSU TT), 3. Lindner (NSU 1300); **bis 1600 ccm:** 1. Maier (Ford Escort), 2. Göschl (Ford Escort), 3. Loos (BMW 1602); **bis 2000 ccm:** 1. Zacherl (Kadett), 2. Vogel (BMW 2002), 3. Pfleger (BMW 2002); **über 2000 ccm:** 1. Siller (Capri RS), 2. Boelke (Capri RS), 3. Heider (BMW 2002).
GT-Wagen bis 1600 und über 1600 ccm: 1. Neureuther (Porsche), 2. Weber (Porsche 914), 3. „Klaus" (Porsche).
Sportwagen bis 1600 ccm:/über 1600 ccm: 1. Abt (Lola T250), 2. Franz (Abarth 2000), 3. Walter (TOJ SSO2).
Rennwagen bis 1150 ccm:/bis 1600 ccm: 1. Konrad (Ford CRS), 2. Peschek (Lotus 48); **über 1600 ccm:** 1. Oestreich (Lola Chrysler), 2. Schelble (KMW-Porsche), 3. Rauch (BMW-EB).
Formel V bis 1300 ccm: 1. Schübel (Schübel-Zöll.), 2. Schild (Malordy), 3. Fuchs (Karringer).
Formelfreie Rennwagen: 1. Köbele (Veemax), 2. Loew (Bergmann A.), 3. Kallenberger (Lola T).

Osnabrücker Bergrennen, 9./10.8.1975

Zwei Dinge kennzeichneten das Internationale 8. Osnabrücker ADAC-Bergrennen am Borgloher Berg. Zum einen das ausgezeichnete Ergebnis von rund 190 Nennungen und zum anderen die Tatsache, daß nicht nur die Fahrer ins Schwitzen kamen, sondern bei brütender Hitze auch so mancher Zuschauer.

In der Gruppe der Serientourenwagen siegten durchweg die Fahrer, die schon im Training ihr Können zeigten. Gruppensieger wurde hier mit einer Gesamtzeit von 3.52,31 Hubert Weis auf einem Opel Commodore GSE.

Als bei den Spezialtourenwagen langsam die Reihe an die 1300-ccm-Klasse kam, vermißte

Fortsetzung siehe Seite 35

Tracktest Audi 50







Der Preukschat-Audi im Einsatz – von vorn, hinten und im Profil

Bereits vor seinem Erscheinen wurde der neue Audi 50 mit viel sportlichen Vorschußlorbeeren bedacht, bei den Serientourenwagen (Gruppe 1) schien er sicherer Favorit auf den Klassensieg, und die moderne Konzeption von Motor und Fahrwerk in Verbindung mit gekonntem Leichtbau boten auch beste Voraussetzungen für einen erfolgreichen Spezialtourenwagen (Gruppe 2).

Mittlerweile ist der Audi 50 ein Jahr auf dem Markt und hat seine Feuertaufe im Motorsport hinter sich. In der Gruppe 1 hat er durch die Konkurrenz des neuen Autobianchi Abarth mit 70 PS, der demnächst in einem Test vorgestellt werden soll, mittlerweile einen Konkurrenten bekommen, der schwer zu schlagen sein wird. Einen Gruppe-2-Audi 50 wollen wir heute vorstellen, und zwar den Wagen des SF-Mitarbeiters Alfred Preukschat, der wohl zu den aktivsten Vertretern seiner Marke zu rechnen ist.

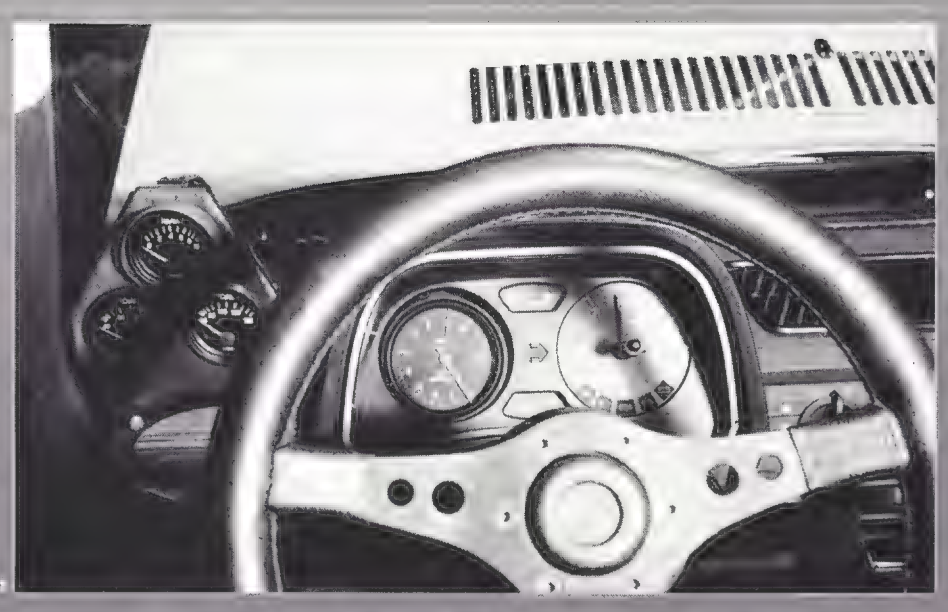
Äußerlich unterscheidet sich der Preukschat-Audi vom Ausgangsprodukt durchaus vorteilhaft durch die ausladenden, auch formal gelungenen Kotflügelverbreiterungen, dem Frontspoiler und den breiten Racingreifen auf dreiteiligen 6 x 13 BBS-Felgen. Dem Reglement entsprechend finden sich 2 Außenspiegel, Abschleppösen, Haubenhalter und Scheibensicherung sowie der Hebel für den Stromkreisunterbrecher. Außen ebenso wie innen wirkt die Arbeit ausgesprochen professionell – kein Wunder, ist doch Alfred Preukschat TÜV-Ingenieur und seit

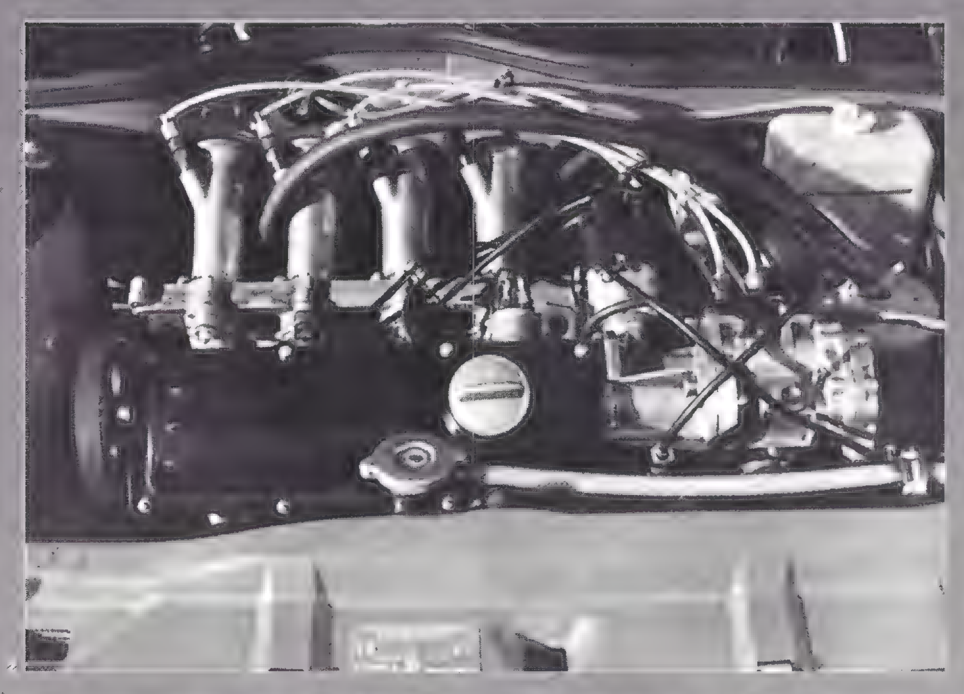
Jahren dem Tourenwagensport als Techniker eng verbunden.

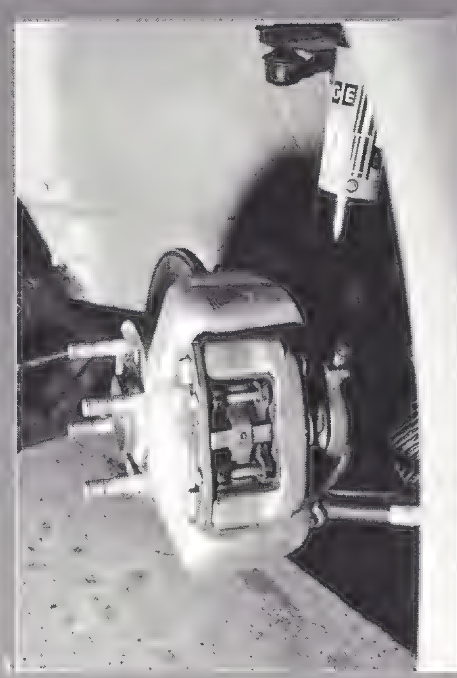
Der zur Gewichtserleichterung von Bodenteppichen, Armaturenbrett und Rückbank befreite Innenraum wurde in praktischem Mattschwarz lackiert. Ein Schiel-Rennsitz mit feuerhemmendem Bezug, Hosenträgergurt, kleines (36 cm) Lederlenkrad mit Pralltopf sowie ein dick gepolsterter Matter-Überrollkäfig dienen der „inneren Sicherheit“, der Tachometer wurde gegen einen mechanischen Drehzahlmesser ausgetauscht, weitere Zusatzinstrumente dienen der Überwachung von Wasser- und Öltemperatur sowie Öldruck.

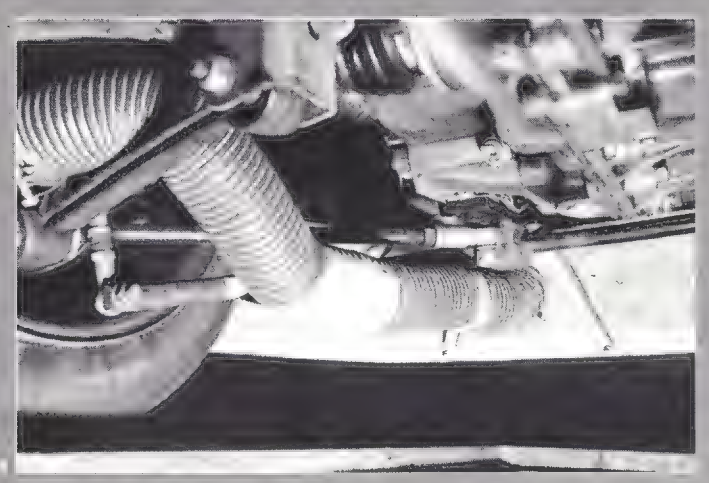
Um die Gewichtsverteilung des Frontrieblers zu verbessern, wanderten das Reserverad und der Feuerlöscher in dem ausgeräumten Innenraum hinter den Fahrersitz, die Batterie wurde von unten am Bodenblech befestigt.

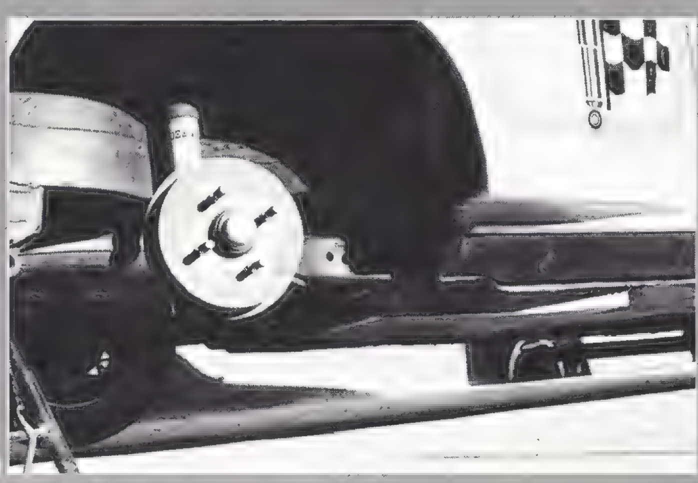
Am Motor hat sich Alfred Preukschad nicht versucht. Zu aufwendig wäre es, für ein ein-











Das kleine 360-mm-Sicherheitslenkrad (1) gewährleistet [illegible] eine einwandfreie Ablesung aller Instrumente. – Die [illegible] des 110-PS-Dr. Schmid-Motors [illegible] zur Ausführung des [illegible] [illegible] Schwingungsdämpfer [illegible] der vorderen Scheibenbremsen (3) [illegible] Bremsverzögerungen. – Während der [illegible] der Bremsbetätigung [illegible] (4) [illegible] Führung der Hinterräder. – Der [illegible] liegende 45-Liter-Alu-Tank sowie der [illegible] im [illegible] Gehäusen des rechten Hinterrades zeugen von durchdachter Arbeit.

zelnes Aggregat die erforderlichen Versuche und Abstimmungen durchzuführen. Der komplette Motor kommt von Dr. Schrick, hat eine Kugelfischer-Einspritzanlage und wurde auf 71 mm aufgebohrt, woraus sich ein Hubraum von 1140 ccm ergibt. Die Leistung hat sich mit 115 PS bei 8000 U/min fast verdoppelt, allerdings war der dafür erforderliche Aufwand erheblich: sorgfältige Überarbeitung des Zylinderkopfes, größere Ventile, Spezialkolben, Rennockenwelle, elektronische Zündung, Fächerauspuff. Mit dem Motor verblockt ist ein unsynchronisiertes Vierganggetriebe mit besserer Gangabstufung. In Verbindung mit 2 Achsübersetzungen liegt die Höchstgeschwindigkeit zwischen 160 km/h und 190 km/h.

Preukschat ist, wie „SF"-Leser wissen, Fahrwerkspezialist und war früher beim Stoßdämpferhersteller Boge angestellt. Dank guter Kontakte hat er sich von Boge, die sonst nicht im Motorsport vertreten sind, spezielle Vorderachsfederbeine und Hinterachsdämpfer anfertigen lassen, bei denen die Alu-Federteller zur Veränderung des Fahrzeugniveaus einstellbar sind. Weiterhin bemerkenswert sind zusätzliche Zugstreben an der Vorderachse, die Brems- und Antriebskräfte aufnehmen, sowie die grundsätzliche Verwendung von Gelenklagern statt der normalen Gummilager. Über die Feinheiten der Fahrwerksabstimmung wollte sich Preukschat nicht äußern, verwies aber auf seine in „SF" veröffentlichten einschlägigen Artikel!

Die Koppellenker-Achse wurde durch Knotenbleche und Zusatzschweißungen verstärkt, ohne jedoch ihren Stabilisator-Effekt einzuschränken. Neben geänderten Federraten wird an der Vorderachse ein Stabilisator verwendet.

Abgesehen von den Belägen wurde an der Ata-Bremsanlage ein anderer Hauptbremszylinder und ein von Hand verstellbarer Bremdsdruckregler für die Hinterachse verwendet.

Besondere Mühe hat sich Preukschat mit seinem System von Tank, Benzinpumpen, Filtern und Catch-Tank gegeben, [illegible] zin liefert.

„SF"-Leser werden vor allem an der Beantwortung von zwei Fragen interessiert sein: wie geht so ein Donnerbolzen, und was kostet er? Nun, bevor der kalte Motor zum Laufen gebracht werden kann, benötigt man zunächst einen Helfer, der die Kraftstoffanreicherung der Einspritzpumpe im Motorraum betätigt, während der Fahrer den Anlasser drückt. Mit einem Leerlauf von 2000 U/min blubbert der Motor vor sich hin. Das Kupplungspedal verlangt nach strammen Männerwaden, was auf einen verstärkten Tellerfederautomat hindeutet. Da der erste Gang sehr lang übersetzt ist (bis ca. 80 km/h), wird das gefühlvolle Betätigen des Kupplungspedals schwierig und das optimale Anfahren zur Kunst. Rollt man erst einmal, ist die Beschleunigung so, wie man sie von einem kurz übersetzten Wagen mit einem Leistungsgewicht von 6 kg/PS erwartet: enorm! Man muß höllisch aufpassen, bei e[illegible] zahl von 8500 U/min rechtzeitig z[illegible] nen Vergleich mit einem Straßen-Auto. Un[illegible] straßenlage wird durch ein ganz leichtes Un[illegible] rential wird nicht vermißt, ledig[illegible]

[illegible] sogar noch ein gewisser Komfort vorhanden, die Fahrwerksabstimmung ist also nicht extrem hart ausgelegt.

Die Stärke des Gruppe-2-Audi ist offenbar seine Straßenlage und sein Handling, wohingegen leider die Leistungsausbeute aus uns unbekannten Gründen deutlich hinter den rund 130 PS eines optimalen Fiat 128 zurückbleibt, von den 150 PS eines Vierventil-Ford Escort ganz zu schweigen. Immerhin hinterließ der Audi-Motor einen hervorragenden Eindruck, und man hofft, im Laufe der weiteren Entwicklung noch auf gut 120 PS zu kommen.

So weit, so gut. Die Kehrseite dieses durchaus und rundum erfreulichen Wettbewerbsautos kommt dann bei der Kostenanalyse. Sie ist besonders deswegen interessant, weil sie sich praktisch mit den Kosten eines Renn-Polo deckt, der in der Klasse bis 1000 ccm die NSU TTS nach deren Auslaufen ablösen soll, und weil die ausgeführten Arbeiten weitgehend schon dem neuen Anhang J entsprechen, der ab 1976 gilt. Leider zeigt sich, daß ein wirklich konkurrenzfähiger Audi 50 DM 35000,– kostet, wobei zugegeben sei, daß man diesen Betrag noch etwas durch Verwendung einer Rohkarosse oder eines Unfallwagens sowie durch Rabatte auf Sportteile senken kann. Immerhin: auch in der kleinsten Klasse ist Motorsport nichts für Arme!

Heinz Werner

Kostenaufstellung

Serienfahrzeug Audi 50 LS	
mit Verbundglasscheibe	DM 9000,–
Dr. Schrick Rennmotor komplett	9500,–
Ölkühler komplett mit Adapter	350,–
Spezial-Wasserkühler (i. AT)	180,–
Renngetriebe (i. AT)	2300,–
2. Achsübersetzung	550,–
Kotflügelverbreiterung, Spoiler	490,–
Gelenklager, Gelenkstangenköpfe	250,–
Lackierung, Farbe, Polyester	550,–
Alu-Stützlager für Federbeine	
und Dämpfer	350,–
Spezial-Boge-Federbeine u. -Dämpfer	—
Satz Spezialfedern	320,–
10 Stück 9"-BBS-Räder	4700,–
4 Slicks (großer Durchmesser)	1270,–
2 Slicks (kleiner Durchmesser)	540,–
4 Stück Regenracing	1390,–
Zusatzinstrumente	150,–
Mech. Drehzahlmesser	460,–
Lederlenkrad, Hosenträgergurte,	
Feuerlöscher	350,–
Matter-Überrollkäfig	760,–
Scheel-Rennsitz 302 Nomex	620,–
Alu-Kraftstofftank	400,–
Kraftstoffpumpen, Catchtank etc.	300,–
Umbau Bremsanlage	250,–
Zubehör und Kleinteile	ca. 500,–
	35530,–

Die ca. 250stündige, 10wöchige Feierabendbeschäftigung von 2 Personen ist hierbei noch nicht berücksichtigt.

Fortsetzung von Seite 32

man urplötzlich den absoluten Favoriten, die Start-Nr. 109, Willi Bergmeister. Genauso urplötzlich meldete die Lautsprecherstimme an der Strecke: „Herr Bergmeister ist nach Hause gefahren." Man munkelte von einem „nicht protestsicheren Auto". Was war geschehen?

Willi Bergmeister hatte die Trennwand vom Fahrgastraum zum Motorraum ausgeschnitten, um Platz für das Vergasersystem zu [illegible] nen zugelassen.

Jedenfalls wurde schnell eine neue Klasse für die NSU-Fahrzeuge, die ebenfalls die Trennwand aufgeschnitten hatten, geschaffen.

Bei den Spezialtourenwagen bis 1600 ccm hatte Bernd Frank auf einem BMW 1600 die Nase vorn und gewann die Klasse mit 3:46,58.

[illegible] Spezialtourenwagen bis 2000 ccm verließ Willi Kottmann mit seinem BMW 2002 ti im zweiten Lauf die „Bühne", parkte am Straßenrand und durfte als „Co" eines Abschleppwagens zum Fahrerlager zurückfahren.

Sieger der Gruppe-2-Autos wurde Heiko Heinemann mit einem Ford Capri 3,0. Bei den Serien- und Spezial-GT war Jürgen Berg der schnellste. Er fuhr einen Porsche Carrera RS.

[illegible] den. Er fuhr eine Gesamt[illegible] war damit in der Addition [illegible] er als Dieter Kern.

H. Ellendt

Technische Daten

Motor: Viertakt-Vierzyl.-Reihenmotor; Bohrung/Hub 71/72 mm; Hubraum 1140 ccm, Leistung 115 PS bei 8000 U/min; max. Drehmoment 11,5 mkp bei 6000 U/min; Verdichtung 11,3:1; Wasserkühlung, Motor quer eingebaut; 5fach gelagerte Kurbelwelle; obenliegende Nockenwelle per Zahnriemen angetrieben; Kugelfischer-Saugrohreinspritzanlage, Gasschieber System Dr. Schrick; Druckumlaufschmierung mit Ölkühler; Öl-Inhalt 4,75 l; Bosch-Transistor-Zündsystem; Benzinverbrauch 28 l/100 km.

Fahrwerk: Selbsttragende Karosserie; McPherson-Federbeine; Koppellenkerachse, Boge-Rennstoßdämpfer; Zahnstangenlenkung; Scheibenbremsen vorn; Trommelbremsen hinten; Ate-Bremsdruckregler; 9" x 13 BBS-Räder, 200/500-13 Dunlop-Racing-Reifen (418); Kotflügelbreite v/h 1635/1659 mm; Radstand 2335 mm.

Kraftübertragung: Antrieb auf Vorderräder mittels Doppelgelenkwellen, verstärkte Einscheiben-Trocken-Kupplung; unsynchronisiertes 4-Gang-Renngetriebe; wahlweise Audi-50- oder VW-Polo-Achsuntersetzung; Eigengewicht fahrfertig 715 kg.

Fahrleistungen: Höchstgeschwindigkeit je nach Übersetzung und Reifengröße 160–185 km/h; Beschleunigung: 0–40 km/h = 2,5 sec; 0–60 km/h = 3,8 sec; 0–80 km/h = 5,9 sec; 0–100 km/h = 8 sec; 0–120 km/h = 11,4 sec; 0–140 km/h = 15,4 sec; 0–160 km/h – 29,1 sec. Schaltdrehzahl = 8500 U/min. 4. Gang V = 160 km/h.

Die Deutschen Meisterschaften und Pokale 1975

Alle Angaben ohne Gewähr

1. Deutsche Rennsport-Meisterschaft

	26./27. 4. Eifelrennen Nürburgring	7./8. 6. Rheinpokal-Rennen Hockenheim	14./15. 6. Flugplatzrennen Mainz-Finthen	28./29. 6. 200 Meilen von Nürnberg	19./20. 7. Flugplatzrennen Diepholz	2./3. 8. GP von Deutschland Nürburgring	16./17. 8. Hessenpreis Flugplatz Kassel-C.	30./31. 8. Preis der Nationen Hockenheim	27./28. 9. Preis v. Baden-Württ. u. Hessen Hockenheim		Summe
1 Krebs	8	20	12	6	8	20	20	8			102
2 Heyer	—	20	20		20	20		20			100
3 Ludwig	20	12	15	15		8	2	20			92
4 Obermoser		15		20	15	15	—	15			80
5 Crohs	20	—	3	10	15	15	3	4			75
6 Kelleners	6	12	15	12	12	10		6			73
7 Stenzel	12	10	20	15		12	—	-			69
8 Henninger			12	12		—	20	12			56
9 Schommers		15	10			—	—	12			37
10 Ankele	2	4	4	8	3	—	10	1			32

6. ONS-Auto-Cross-Meisterschaft

	30. 3. Auto-Cross Schuchtern	27. 4. Auto-Cross Darmstadt	4. 5. Auto-Cross Ulm	19. 5. Auto-Cross Eisenroth	1. 6. Auto-Cross Mölln	15. 6. Auto-Cross Weiden	10. 8. Auto-Cross Traunstein	14. 9. Auto-Cross Schaafheim	28. 9. Auto-Cross Teufelsrutsch	5. 10. Auto-Cross Niederelbe			Summe
1 Rosel	21.6	16.1	20.0	21.4	20.6	21.6	21.8						143.1
2 Pauli	10.0	15.0	20.0	—	20.0	20.0	12.0						97.0
3 Mohlhammer	12.0	21.4	12.0	16.2	15.0	16.0	–						92.6
4 Blaatz	22.0	22.0		21.6	—	21.8	—						87.4
5 Röhrig	15.0	20.0	—	15.0	15.0	20.0	-						85.0
6 Seidenath	15.8	10.0	—	—	16.0	12.0	21.0						74.8
7 Kopplin	8.0	21.6	12.8	—	21.8	—	10.0						74.2
8 Vogel	20.0	—	—	20.0		15.0	15.0						70.0
9 Heinrich	—	15.0	—	20.0	6.0	12.0	—						53.0
10 Schormann	8.0	13.1	10.0	15.8	—	—	—						46.9

2. Deutsche Rallye-Meisterschaft

	14.–16. 2. Winterrallye Marktredwitz	12./13. 4. Metz-Rallye Stein/Nürnberg	30. 4.–4. 5. Maritim Rallye Nordland	23./24. 5. Rallye Hessen	12./13. 7. Rallye Vorderpfalz	3.–7. 9. Sachs Rallye Baltic	19.–21. 9. Rallye Bavaria	4./5. 10. Sportl. Prüfungsfahrt Stuttgart		Summe
1 Smolej Pitz	46	50.0	30	—	47.5	50.0				223.5
2 Altenheimer Menne	44		45	45.0	36.0	47.5				217.5
3 Demuth Witte	40	37.0	23	26.5	36.0	—				162.5
4 Herrmann	26	36.0	24	19.0	12.0	21.5				148.5
5 Stuck Stuck	—	34.0	31	32.0	27.0	—				124.0
6 Warmbold Davenport	—	—	39	50.0	—	28.0				117.0
7 Rack Kohler	29	47.5	8	19.0	—	—				103.5
8 Schmidt	26		24	19.0	12.0	21.5				96.0
9 Kottalinsky	22	—	—	26.0	15.0	32.0				95.0

4. Deutscher Berg-Pokal

	22./23. 3. Bergpreis Zotzenbach	5./6. 4. Bergrennen Teufelsrutsch	19./20. 4. Krahberg Rennen	3./4. 5. Taunus-Bergprüfung Lorch	31. 5./1. 6. Harz-Bergpreis	28./29. 6. Bergrennen Rotenburg	23./24. 8. Hauenstein Bergrennen	6./7. 9. Bergrennen Alzenau	20./21. 9. Bergpreis Schwäbisch-Alb	4./5. 10. Sauerland Bergpreis	Summe
1 Evertz	20 0.6	20 1.2	20*	20 1.2	20 1.2	20 —	*20 1.2				*140 5.4
2 Struckmann	20 —	20 —	20 —	20 —	20 —	20	12* —				*132 —
3 Zachel	20 0.9	20 0.9	8	20 0.9	20	12 0.6	20				120 3.3
4 Zeller	20	15 —	20 —	15 —	20 —	15 —	15 —				120
5 Splitteser	15	— —	20 —	20	20 —	20 —	15 —				110 —
Wolber	–	20 —	15 —	20 —	15	20 —	20 —				110 —
7 Weber	20	12	10	20 —	15 —	15	12* —				104
8 Bergermann	12 —	10	15	12 —	20 —	12 —	20				101 —
9 Schicking	12 —	15 —	15 —	12 —	15 —	15 —	15 —				99 —
10 Moos	12	15 —	15 —	15 —	15	12	12 —				96 —

* Ergebnis vorläufig wegen laufender Berufung

7. ONS-Meisterschaft Formel Super V

	12./13. 4. Deutschl. Trophäe Hockenheim	26./27. 4. Eifelrennen Nürburgring	3./4. 5. Flugplatzrennen Sembach	31. 5./1. 6. 1000 km-Rennen Nürburgring	14./15. 6. Flugplatzrennen Mainz-Finthen	28./29. 6. 200 Meilen von Nürnberg	19./20. 7. Flugplatzrennen Diepholz	2./3. 8. GP v. Deutschland Nürburgring	23./24. 8. Flugplatzrennen Mainz-Finthen	27./28. 9. Preis von Baden-Württ. u. Hessen	Summe
1 Riisberg	20		6	20	20	20	15	–	20		121
2 Kozarowitzky	–	–	15	15	—	15	20	20	12		97
3 Schurmann	—	10	20	10	8	8	8	15	8		87
Brass	15	20	12	12	-	6	12	–	10		87
5 Trint	10	—	10		15	10	—		15		60
6 D. Engel	3	–	—	8	12	12	10	12	-		57
7 v. Bayern	8	12		6	3	—	6	6	-		41
8 Cattes	2	15	—	2	6	-	—	—	3		28
9 Werner Klein	–	8	—	—	10	—	—	8	-		26
10 v. Engel	—	4	8	4	—	-	-	3	—		19

3. Deutscher Rundstrecken-Pokal

	22./23. 3. Berg. Löwe Zolder	12./13. 4. Deutschl. Trophäe Hockenheim	3./4. 5. Flugplatzrennen Sembach	17./18. 5. Bavaria-Rennen Salzburgring	21./22. 6. Avus Rennen Berlin	19./20. 7. Südwestpokal Rennen Hockenheim	23./24. 8. Flugplatzrennen Mainz-Finthen	13./14. 9. Ulmer Flugplatzrennen Mengen			Summe
1 Duren	20	20	20	20	10	20	15				125
2 Dankhauser	10	15	20	20	20	20	20				115
3 Stohr Odenthal	20	12	20	20	—	20	20				112
4 Wolf	15	20	20	—	20	20	—				95
5 Steinert	—	20	20	—	20	8	12				80
Sinde	20	–	20	—		20	20				80
7 Tubbesing	20	—	15	20	—	20	–				75
Sander	1	10	12	15	15	12	10				75
9 Rische	10	15	12		12	10	12				71

5. ONS-Slalom-Meisterschaft

	23. 3. Slalom Aachen	6. 4. Slalom Bremen	13. 4. Slalom Baunatal	4. 5. Slalom Köln	25. 5. Slalom Berlin	8. 6. Slalom Siegerland Nord	22. 6. Inntal Slalom	6. 7. Frankenwald Slalom	20. 7. Slalom Solitude	14. 9. Slalom Bochum			Summe
1 Durst	22.0	22.0	21.6	22.0	12.6	21.0	22.0	22.0	22.0				187
2 Herse	21.2	20.8	20.2	20.8	20.6	20.0	15	20.8	15				174.6
3 Winkelmann	12.0	21.8	16.4	21.6	21.8	22.0	15.6	21.8	21.4				174.4
4 Zinge	15	20	20	20	20	20	20	15	20				170
Look	15	20	20	20	20	20	20	15	20				170
6 Hinkebecker	20	—	20	20	20	20	20	20	20				160
7 [illegible]	20	20	20	20	15	15	15	—	20				145
8 Jürgens	12	20	15	20	20	15	—	20	20				142
9 Förster	15	16.2	15.8		16	15	15.8	16.2	16.8				126.8
10 März	20	15	15	15	-	20	15	12	12				124

8. ONS-Pokal Formel V 1300

	22./23. 3. Berg. Löwe Zolder	3./4. 5. Flugplatzrennen Sembach	10./11. 5. Junioren-Trophy-Zandvoort	14./15. 6. Flugplatzrennen Mainz-Finthen	19./20. 7. Südwestpokal Rennen Hockenheim	9./10. 8. Rundstrecken Rennen Hessen Hockenheim	16./17. 8. Flugplatzrennen Kassel-Calden	23./24. 8. Flugplatzrennen Mainz-Finthen	13./14. 9. Flugplatzrennen Mengen		Summe
1 Plankenhorn	20	20	10	12	15	15	15	12	119		119
2 Rauh	12	15	15	8	2	12	12	15	109		109
3 Gerhard				15	—	20	20	20	75		75
4 Staufer	15	12		20	12	1	2		62		62
5 Spittaler	6	6	20	—	8			—	40		40
6 Schneider		10		10	—	10	8		38		38
7 Meyer	2		12	—	3	1	10		28		28
Wrack	10			6		.	4	6	28		28
9 Baumann	8	1	2	1	6	10	6		24		24

Termine

*18. AvD-Leistungsprüfung Ruhrland-Kriterium Nürburgring, Automobilclub Ruhrland Essen e.V. im AvD, 43 Essen, Kaninenberg 66
18. ADAC-Babonen-Rallye, MSC Abensberg v. 1928 e.V. im ADAC, 8423 Abensberg, Postfach 31
18. 1. ADAC-Rallye Oberberg, Sportfahrergemeinschaft Wiehltal e.V. im ADAC, 5287 Wiehl 2-Bielstein, Im Hänchen 8
***18.** 2. Badener ADAC-Rallye (ca. 200 km), Motorsportclub Bruchsal e.V. im ADAC, 752 Bruchsal, Postf. 552
***18./19.** Saisonabschlußrennen Zolder „H. P. Joisten-Trophy", Sportfahrergemeinschaft e.V. im ADAC, 5 Köln 30 (Ehrenfeld), Postf. 300466
***18./19.** 4. ADAC-Eifel-Bergpreis, Eifel-Automobilclub (EAC) e.V. im ADAC, 5443 Kaisaresch, Heideberg 35
18./19. 3. ADAC-Samerberg-Bergrennen Rosenheim, Motorsportclub Rosenheim e.V. im ADAC, 82 Rosenheim, Postf. 129
19. 7. ADAC Bergrennen „Haldenhof", AMC Stockach e.V., im ADAC, 7768 Stockach, Postf. 2105
19. 7. ADAC-Autoslalom „Um die Preise von Neviges, Heiligenhaus und Velbert", AG Nordrather Bergprüfung, 5604 Neviges, Homberger Weg 4
***25./26.** 7. ADAC Bergrennen Nürburgring „Um den Junioren-Pokal", Renngemeinschaft Wuppertal e.V. im ADAC, 56 Wuppertal 1, Kieselstr. 24
25./26. 3. ADAC-Nachtslalom Hannover, Automobil-Rallye-Club Niedersachsen e.V. im ADAC, 3 Hannover, von-Alten-Allee 3
***25./26.** Int. 16. ADAC-Rallye „Kohle und Stahl", Automobilclub Saar im ADAC-Gau Saarland e.V., 66 Saarbrücken 3, Heinestr. 10
25./26. ADAC-Alb-Bodensee-Rallye „Rund um Stockach", Opel-Sportfahrer-Gemeinschaft, 7768 Stockach/Baden, Hauptstr. 22
25./26. ADAC-Inn-Chiemgau-Rallye, Veranstaltergemeinschaft SFG/MSC Traunreut und RG Rosenheim e.V. im ADAC 8201 Obing, Seestr. 2
25./26. ADAC-Rallye Zenith-Time, Hannover, Rallye-Club Kleefeld (Hannover) e.V. im ADAC, 3 Hannover-Buchholz, Podbielskistr. 352
26. 16. Hara-Drag-Beschleunigungsrennen, Hanau Auto Racing-Association e.V. im AvD, 645 Hanau, Vosswaldestr. 1
26. 12. ADAC-Autoslalom Berlin, Motorclub Charlottenburg e.V. im ADAC, 1 Berlin 15, Paderborner Str. 5
26. 6. Zuffenhausener ADAC-Automobilslalom Taifun, Automobilclub Taifun/Zuffenhausen e.V. im ADAC, 7 Stuttgart 40, Marbacher Str. 39
***1./2. 11.** Int. 5. ADAC-Rallye Köln, Sportfahrergemeinschaft Köln e.V. im ADAC, 5 Köln 30, Platenstr. 20
1./2. DMV-Herbstfahrt Berlin, DMV-Landesgruppe Berlin e.V., 1. Berlin 31, Barstr. 29
***2.** 9. ADAC-Auto-Slalom Bad Kreuznach, MSC Bad Kreuznach e.V. im ADAC, 655 Bad Kreuznach, Poststr.
8. DMV-Rallye Steinhagen, ASC Steinhagen e.V. im DMV, 4801 Künsebeck, Helmholtzstr. 324
8. III. ADAC-Hochwald-Rallye, AC Hochwald Morbach e.V. im ADAC, 5552 Morbach, Postfach 2
8. 25. ADAC-Ostsee-Nordseefahrt „Nordmark-Winter-Rallye", Motorsportclub Nordmark Kiel e.V. im ADAC, 2300 Kronshagen/Kiel, Hasselkamp 63
***8./9.** Int. 5. Rheintal-Rundstreckenrennen Hockenheim, Rheintal MSC e.V. im ADAC Kirrlach-Wiesental, 6835 Wiesental, Schanzenstr. 12
***8./9.** Int. 5. Rallye München, Scuderia München e.V. im ADAC, 8 München 80, Ampfingstr. 35
8./9. 2. DMV-Rallye Aachen, Ecurie Aix la Chapelle e.V. im DMV, 51 Aachen, Postf. 971, Forster Weg 45
***15.** Hunsrück-Eifel-Fahrt, ADAC-Gau Mittelrhein e.V., 54 Koblenz, Postf. 129
***15.** AvD/AMS-Fahrttraining, Akademische Motorsportgruppe an der Uni Stuttgart e.V. im AvD, 7 Stuttgart 1, Keplerstr. 10
15. 8. ADAC-Rallye Ulm, ADAC-Ortsclub Ulm/Neu Ulm e.V. Sportabt. Rallyegem. Ulm, 79 Ulm, Postf. 4124
***29./30.** Int. Saison-Finale Hockenheim, Mannheim Heidelberg Sports Touring Club e.V. im AvD, 68 Mannheim, Postfach 1023

*** Die Berichterstattung der mit einem „*" versehenen Veranstaltungen wurde bereits an einen „SF"-Mitarbeiter vergeben. Von den übrigen Veranstaltungen sind Berichte und Fotos, möglichst nach vorheriger Abstimmung mit der Redaktion, willkommen. Veröffentlichte Fotos werden honoriert.**

Sportfahrer

Autosport national
„Sportfahrer" erscheint monatlich im Gildeverlag und Verlag Auto + Kraftrad H.-G. Dobler, Alfeld.
Die Abonnementsstücke der Postleitzonen 4 und 5 enthalten den ständigen Einhefter „Clubsport".

Anschrift des Verlages:
3220 Alfeld, Postfach 1450, Telefon 0 51 81/40 61, Telex 92945, Telegramme gilva alfeld/leine.

Anschrift der Redaktion:
3221 Woltershausen, Tel. 0 51 83/14 60

Herausgeber:
H.-G. Dobler

Chefredakteur:
Wolfgang Rausch

Ständige Mitarbeiter:
Peter Linzen (Deutsche Rallye-Meisterschaft)
Uwe Mahla (ONS-Rundstreckenpokal)
Heinz Lappas (ONS-Bergpokal)
H. J. Hoffknecht (ONS-Slalom-Meisterschaft)
Hans Thies Schmidt (Formel V)
Technik: Dipl.-Ing. Peter Hellgut, Ing. grad. Alfred Preukschat
Fotos: Thomas Dirk Heere

Anzeigenleitung:
Peter Zornig
(z. Z. gültige Anzeigen-Preisliste Nr. 3)

Vertrieb:
GILDEVERLAG + Verlag Auto und Kraftrad, 3220 Alfeld, Postfach 1450, Telefon 0 51 31 / 40 61

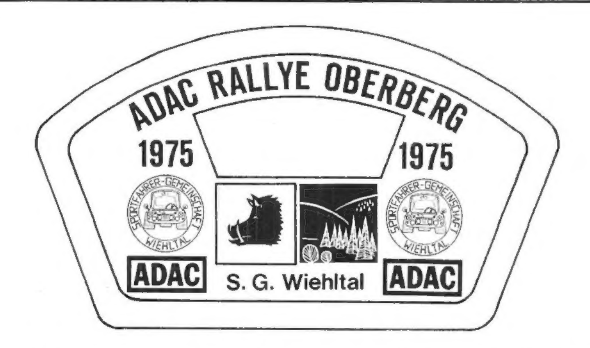
Erscheinungsweise:
einmal monatlich

Abonnement:
Abonnementbestellungen beim Verlag oder bei jedem Postamt

Bezugspreis:
Inland: jährlich 32,– DM (einschließlich Zustellgebühr + 1,67 DM MwSt)
Ausland: jährlich 38,– DM (einschließlich Versandkosten)
Einzelheftpreis DM 3,– (einschl. DM 0,16 MwSt), Luxemburg lfr 50,–, Niederlande hfl 3,50, Österreich öS 25,–, Schweiz sfr 3,50
Kündigung des Abonnements 2 Monate vor Ablauf des Bezugszeitraumes.
Höhere Gewalt, Materialverknappung, Streik o. ä. entbindet den Verlag von der Lieferungsfrist. Ersatzansprüche können nicht anerkannt werden.
Erfüllungsort: 3220 Alfeld

Gesamtherstellung:
Mohndruck Reinhard Mohn OHG, Gütersloh





I. ADAC-RALLYE OBERBERG

18. Oktober 1975

- Tagesveranstaltung mit Start ab 10.01 Uhr in Wiehl.
- 450 km in Oberbergs klassischer Rallyegegend, keine „Eckchenfranserei“, nur bekannte Kontrollen.
- **3 Sonderprüfungen auf Bestzeit (= 6 km).** 1 Sprintprüfung, 2 Bergprüfungen, alle Asphalt, jedoch mit hohem Niveau.
- **11 Spezialetappen auf Sollzeit (= 54 km).** Schotter, so richtig „zum Blasen“, ohne Materialmord und Ölwannenkiller, Prüfungen, von denen Sie oft nur träumen.
- Alle Prüfungen untrainierbar.
- Preisgelder im Gesamtklassement DM 300,–, DM 150,–, DM 100,– *.
- Für die Sieger der Wertungsgruppen Gr. 1 DM 100,–, Gr. 2 DM 100,–, Gr. 3 u. 4 DM 100,– *.
  * In der Ausschreibung näher erläutert.
- Unter den Klassensiegern werden verlost: 2 Wochenendreisen nach London und Paris.
- Ausschreibung ab sofort beim Fahrtleiter:

S. G. Wiehltal e. V. im ADAC, c/o Klaus Buhlmann,
5276 Wiehl 2, Bielstein, Im Hänchen 8, Tel. 0 22 62 / 12 69

10. Rur-Wurm-Kurs 75 MSC Baesweiler

Orientierungsfahrt am 26. Oktober 1975

Start:	9.00 Uhr ab Baesweiler
Startgeld:	30,— DM
Wertung:	DMV Landesgruppenmeisterschaft Niederrhein und Interessengemeinschaft Aachen
Preise:	Mannschaft (Josef-Breuer-Gedächtnispokal) 30 % Pokale in 4 Klassen, Ehrenpreise und Gesamtsieger Parisfahrt
Streckenlänge:	ca. 120 km (Sonderprüfungen)
Zeitnahme:	Stempeluhren

Ausschreibung und Vornennung:

MSC BAESWEILER e. V. im DMV

5112 Baesweiler, Postfach 1261, Tel. 0 24 01 / 28 50 od. 34 40

TREFF 75

8. November 1975

Fahrerlehrgang Nürburgring-Nordschleife, reserviert für AUTOBIANCHI A 112

Pokale, Preise und Urkunden

Ausschreibung beim Veranstalter und bei jedem Autobianchi-Händler.

Sportfahrer-Gemeinschaft Autobianchi e. V.

4150 Krefeld, Goethestraße 81

Günter Schmitler Trophy ADAC

6. Orientierungsfahrt „Rund um Mülheim“

8. November 1975

Länge 120 km — Start 16.00 Uhr

Wie bekannt erstklassige Preise.

Ausschreibungen ab sofort anfordern bei:

Christian Bock, 433 Mülheim-Ruhr 12
Felackerstr. 23

Autoaufkleber

Werbeartikel — Vereinsetiketten

Selbstklebende

PVC-Folienschilder

witterungsbeständig · lichtecht
abwaschbar · benzinfest

sieb druck



Wepa Paulus & Thewalt GmbH & Co
5410 Höhr-Grenzhausen
Postfach 29 — 02624 205/206 — Tx 869512

Fahrzeugbeschriftungen

Abarth

Verkaufe Karosserie Abarth 850, Preis 900,– DM. Tel.: 0 27 74 / 25 13

Alfa Romeo

Alfa Romeo **2000 Spider,** TÜV 2 J./3. 72, Masch. ca. 9000 km, Verdeck neu, 7″ Ronal auf Wunsch, gepflegt, 1. Hand, zu verkaufen. Bilstein, H 4. Tel. 0 51 05 / 18 00

Audi - NSU

Für NSU TTS Spiess-Rallye-Motor, zerlegt, 950,– DM; 4 Medium-Reifen, montiert, 6″ × 12″, 400,– DM; Bremstrommeln, breit u. schmal, Paar 40,– DM; Sportgetriebe 480,– DM; 2 Koni, hinten, 60,– DM. Tel., ab 19 Uhr, 07 11 / 33 10 36

Autobianchi

Autobianchi A112, Gruppe 2, speziell für Gleichmäßigkeitsprüfung und ng. Veranstaltungen.
Nehme Gr.-I-Auto in Zahlung.
Herbert Kaiser, 288 Brake, Butjadinger Straße 5

BMW

Zu verkaufen:
1 BMW 1600 Rennmotor (komplett), 1 BMW Hinterachse 4,75 mit 75 % Sperre, 4 Slicks 8,6–20, Ox 13 auf 8″ BBS, 2 Zylinderköpfe 1600 und 2000 (Gr. 2), zu erfragen Tel. (0 78 42) 22 03

Fiat

Für Fiat 850 – 1 Satz Dunlop 3,75/800 × 12 auf 6,5 ATS; 1 G-2-Motor mit Getriebe; 1 E.-Benzin- u. -Wasserpumpe; 1 Wasserkühler für vorne, 1 Ü.-Bügel. Tel. 0 66 65 / 2 08

Fiat

Wegen Studium zu verkaufen Fiat 850 Gr. II; 2 Satz Reifen; 2 Renn-Motoren u. v. weitere Teile + Wagenpaß. VB 3200,– DM. Tel. 06 11 / 55 74 44

Ford

FORD
Rennmotoren · Fahrzeugbau · Tuning · RS-Teileprogramm

H. Eichberg
4500 Osnabrück, Koksche Str. 79
Tel. 05 41 / 4 56 55
Katalog gegen DM 5,— Voreins.

Dringend, wegen Studium! Exzellent gepfl. Capri RS, 1. Hand, 10/73, 45 000 km, silber-rot, Hecksp., 7″ BBS, Schubstr., Radio, Intervall, Transistorz., Kenlowe, dezente Kotflverbr., und, und . . . 1 Satz fast neuer Winterr. a. F., 12 000,– DM, näheres unter (0 47 91) 44 47 ab 1. Okt.

Opel

Ascona 19 SR, 1975, viele Extras, nur 2500 km, Erstzulassung 25. 6. 75, umständehalber sofort zu verkaufen, 11 000,– DM. Michael Liebetrau, 1 Berlin 61, Möckernstr. 103

Eilt! Suche einwandfreie kompl. H-Achse 4,22 mit Sperre o. Sp. u. Übers.-Teile für Ascona.
Max Schneider, 8411 Deuerling, Robgstr. 2

Ascona 16 SR, Bj. 73, opt. Gr. 1, Bügel, Recaro, neue Koni, Racing. DM 7950,–. Tel. 0 51 21 / 5 29 01, ab 18 Uhr

Porsche

911 T, 2,4 l, Bj. 4/73, zu verkaufen. DM 15 500,–. Tel. 0 51 21 / 8 26 67

Gebrauchtteile aller Typen am Lager
Unfallwagen gesucht.
Porsche-Gebrauchtlager
75 Karlsruhe-Daxlanden, Waldweg 2, Telefon 07 21 / 59 26 61

Rennwagen

Opt. Formel V 1300 Damka, kompl. mit 2 Karossen, 2 Satz Slicks, 1 Satz Regen, alles auf ATS, Zöllner-Motor, Wagen ist sofort einsatzbereit. VB 11 500,– DM. Tel. (02 31) 25 58 71

Achtung, Slalomfahrer!
G. März verk. s. bekannt schn. Ascona 16 S, opt. Gr. I, Bj. 7/74, Mot. neu, sehr viel Zub., evtl. auch einzeln, Preis VB. Tel. 0 92 33 / 3 70, v. 12–13 Uhr

Ascona 16 SR, opt. Gr. 1, ca. 110 PS, Bj. 73, Motor neu, 3000 km, TÜV 77, mit 1 Satz Racing, 4:22 HA, CCI Verg., Sportgetr., Recaro usw. usw., VB 8500,– DM. Tel. (0 60 71) 2 33 94

Frank Hofweber verk. seinen bekannt schnellen u. erfolgreichen Slalom-Käfer (FV-Unser-Werkswagen), 1a Zustand, mit Wagenpaß. VB 8500,– DM mit Hänger. Tel. 0 89 / 60 35 41 / 60 41 52

BMW 2002, Bj. 70, TÜV Aug. 77, Ölkühler, Doppelvergaseranlage, 6j-Cosmic-Felgen, Bilstein-Fahrwerk sowie Extras, kompl. TÜV-eingetragen, im Bestzustand, gegen Höchstangebot zu verkaufen. Tel. 0 23 03 / 59 05 o. 02 31 / 21 00 53

Brandheißer **Chevi-Camaro V 8,** 700 PS, Gr. 2, Bj. 1974, sofort einsatzbereit, zu verkaufen. Eintausch von Pantera-Porsche-Gr.-5/7-Rennwagen möglich. Zuschriften unter Nr. 856 an Sportfahrer, 322 Alfeld, Postfach 1450

Optimaler **BMW 3,0 CSi Gr. 1** mit Zubehör, viele 1. u. 2. Plätze, wegen Aufgabe des Motorsports für 15 000,– DM (VB) zu vk., evtl. Inzahlungnahme. **Dr. Otto,** Tel. 06 11 / 7 91 75 14 u. 0 61 96 / 2 77 84

Formel III, Toyota-Nova-Spitzenmotor, 1 MK-8-Getriebe mit sämtl. Übersetzungen, 4 Regen- u. Trockenreifen m. Felgen, 1 Adapter f. Toyota u. sämtl. Fahrwerksteile f. GRD zu verkaufen. E. Brack, Tel. 0 68 35 / 28 13

Verk. opt. Gr. 1, Ascona 19 SR, Bj. Ende 74, 25 000 km, kompl. mit allem Rallye-Zubehör. Norbert Hauer, 6763 Obermoschel, Wilhelmstr. 6. Tel. (0 63 62) 2 27 ab 18 Uhr

NSU 1300 TT, 115 PS, Berggetriebe, 4 Slicks, 4 Regen auf 13″ ATS, Einzelteile od. kompl. m. Hänger 6000,– DM VB. Tel. (06 21) 2 05 45 ab 17 Uhr

Dr. „X" verk. s. GS-BMW 2002 m. leicht. Unfallschaden, am Stück od. in Teilen, äuß. günst. Neues Koni-Fahrw., Mot. f. DM 4000,– gen.-überh. (Rechng.). Tel. 07 61 / 7 20 13, Hr. Süßlin od. Hr. Tobian (8–17 Uhr).

NSU TT, Gr. 2, mit Wagenp. und Hänger für 4000,– DM zu verk. Raimund Ritter, 7730 VS-Villingen, Falkenring 12

Rennwagen

Gelegenheit! FV 1300, neuester Stand, bildschön, evtl. Teamunterstützung b. Rundstr. VB 6500,– DM. Tel. 0 71 56 / 2 43 60 od. 2 45 18

NSU TTS, Spiess-Mot., Spezial-Getriebe, neuester Stand, Sperre, sämtl. Übersetzungen, homogenetische Wellen, Flammrohr. Preis VB. Tel. 0 51 41 / 2 45 12 ab 18 Uhr

FV 1300 Motul, mit oder ohne Zöllner-Motor, günstig abzugeben (Bestzustand). W. Höhn, 0 30 / 6 84 40 72

Optimaler Slalom-Elan (Lotus) mit Chancen für Saison 76. TÜV 77, 13 000,– DM. Tel. (0 27 39) 3 32

Zu verk. FV 1300 Fuchs, Stand 75, Trockensumpf, Hänger u. Zubehör. Preis VB. Tel. 0 21 74 / 6 01 94, Pkw-Inzahlungnahme

Audi-Killer R. Christ verk. Ascona 16 SR, Gr. 1, Bj. 73, 32 000 km, mit Zubehör, optim. Zweitmotor, div. Bereifung (Racing). Tel. 0 52 72 / 3 75

Gelegenheit!
FV 1300 Kaimann, Bauj. 73, neuer Karr-Motor, opt. Zustand, zu verk., VB 11 000,– DM. Werner Mechenbier, Tel. (0 68 25) 4 28 87 ab 18 Uhr

Verk. schnellsten Ascona, Gr. 2, für Berg u. Rundstr., 5 Gang, 2 Achsen 4.22, 4.75 mit Sperre. 9 Reifen auf Felgen 10″, naß u. trocken, für 12 000,– DM. Tel. (0 60 74) 73 39

Gr.-1-BMW 2002 tii, 16 000 km, 1. Hand, Bauj. 7/74, voll ausgerüstet, 5-Gang, Sperre, Bügel, Unterboden, Koni Sport, erfolgreichstes 2-Ltr.-Auto im Westdeutschen Rallye-Pokal 75, für nur 12 500,– DM. Neupreis 20 000,– DM. Tel. 0 52 52 / 64 18. Günter Stangl, 4792 Bad Lippspringe, Auf der Mersch 27 a

Opel Ascona 16 SR, Gruppe 1, 74er Bauj., 20 000 km, Wagenpaß, für Berg u. Slalom opt., evtl. mit Hänger und sonstigem Zubeh. Tel. 0 30 / 3 35 78 63, ab 15 Uhr

Renntransporter

Renntransporter für FV, Bj. 73, 750 kg, 4 Bridgestone Allwetter, neu, 4,75/9.50–13, Tel. 0 77 75 / 4 17

Hänger gesucht für FV oder Cross bis 900 kg. m. Br. Zustand egal. H. Kießling, 8225 Traunreut, Traunwalchner Str. 8

Simca

Spitzenfzg. Gr. 1, Simca R II, Jansen-Motor, Sport- u. Seriengetriebe, 6000,– DM. Bernhard Pfältzer, 645 Hanau, Auf der Aue 10. Tel. (0 61 81) 25 93 94

Achtung Simcafahrer!
Verkaufe opt. Slalom-Simca 1000, Gr. 2 (1148 ccm), oder tausche gegen Simca R 2. Tel. 02 81 / 2 16 91, van Triehl jun.

Veteranen

OLDTIMER

Ford T./Cabrio, Bauj. 1925, best. Zust., Standort Westfalen. Gegen Angebot zu verkaufen unter Nr. 863 an Sportfahrer, 322 Alfeld, Postfach 1450

Verschiedene

Neuwagen-Direktimporte!
Wir vermitteln fabrikneue Opel-, Simca-, Renault-, Citroën-Fahrzeuge aus EWG-Ländern. Erheblich billiger. Volle Garantie. B-W Autoimporte, 5439 Rennerod, Postfach 91, Tel. 0 26 64 / 85 56 u. 83 82

Verschiedenes

1 Twinmaster, neu, DM 300,–; 1 Satz Bilstein-Rallyedämpfer f. Simca 1100, neu, DM 200,–; 2 Koni Load-a-Jaster-Spezialdämpfer, Simca 1100, neu, DM 120,–. Tel. 0 81 36 / 74 33

Rallye Monte Carlo! Ein durch Teilnahme u. Service erfahrenes Team übernimmt Serviceaufgaben 76 auf Unkostenbasis. Tel. 09 11 / 83 63 31

... ein Hit für alle Rallye-Profis ...
DATEC electronic rallye counter. Die Meterrolle in Computertechnik. Kostenlose Information anfordern bei
DATEC O. Höltl
D-643 Bad Hersfeld – Schlippental 58
Tel. 0 66 21 / 27 90

Nachwuchs sucht Sponsor!!!
Fahre mit meinem BMW 2002 einige Orientierungsfahrten, sprich Rallyes. Tel. 0 21 33 / 42 24 40

Twinmaster, DM 250,–, verk.: Tel. 0 23 31 / 30 15 16

Verschiedenes

Achtung! Super-Angebot!
Sofort bestellen!
Original BRITAX-Hosenträgergurt, TÜV-zugelassen, nur DM 59,–. CIBIE-Scheinw. mit Birne: Typ 180 u. 200; Fern 53,–/59,–, Nebel 56,–/64,–. RAID-Lederlenkrad, mit TÜV-Zertifikat, kompl. mit Nabe nur DM 119,–. Super-Integralhelm für Auto u. Motorrad, DIN 4848, gepr., nur DM 69,80. Spoiler, Sportauspuffanlagen u. LM-Felgen mit ABE, Kotflügelverbreiterungen, Schalensitze, Zusatzinstrumente usw. zu absoluten Niedrigpreisen! Katalog erhältlich gegen DM 5,–. Händler bitte Sonderliste anfordern!
Kfz-Teile-Discount,
237 Rendsburg, Wilhelmstr. 6

Verkaufe 4 Stahlfelgen 5½ J-14 für 304 S mit 175/70-14/80 %. VB DM 400,–. Tel. 0 70 71 / 3 34 01

Filmverleih + Verkauf S 8, EM-Lauf Hessen-Rallye 75. Tel. (0 75 56) 65 67

4 LM-Räder 4,5 J-13 CD 8 f. alle 128. DM 350,–. Tel. 0 24 21 / 7 55 96

Verkaufe 2 Weber-Vergaser, neuw., 45 DCOE. **Suche** 2 42er oder 45er Fallstromvergaser, auch Tausch möglich. Ludwig Lindner, 8959 Weißensee, Benken 30



Ges. gesch.
REIFEN- NEU BUCHSTABEN
Ganz neue phantastische Möglichkeiten des Fahrzeugstylings durch Reifenbuchstaben aus schneeweißem Gummi. Komplette Bausätze für alle Reifen. Kostenl. Prospekt R1 vom Alleinvertrieb: Ing. W. Höfig, 405 Mönchengladbach 1, Thomas-Mann-Str. 53

An „Sportfahrer" 3220 Alfeld (Leine) Postfach 1450

Tel. 0 51 81/40 61 (ab 18.00 h zu den verbilligten Nachtgebühren über unseren automatischen Anrufbeantworter)

Bitte veröffentlichen Sie folgenden Text als private Gelegenheitsanzeige .... mal in der(n) nächsten erreichbaren Ausgabe(n) für DM 1,89 inkl. MwSt. pro Millimeterzeile. Anzeigenschluß für die Ausgabe 11/75 ist der 20. Okt. 1975.

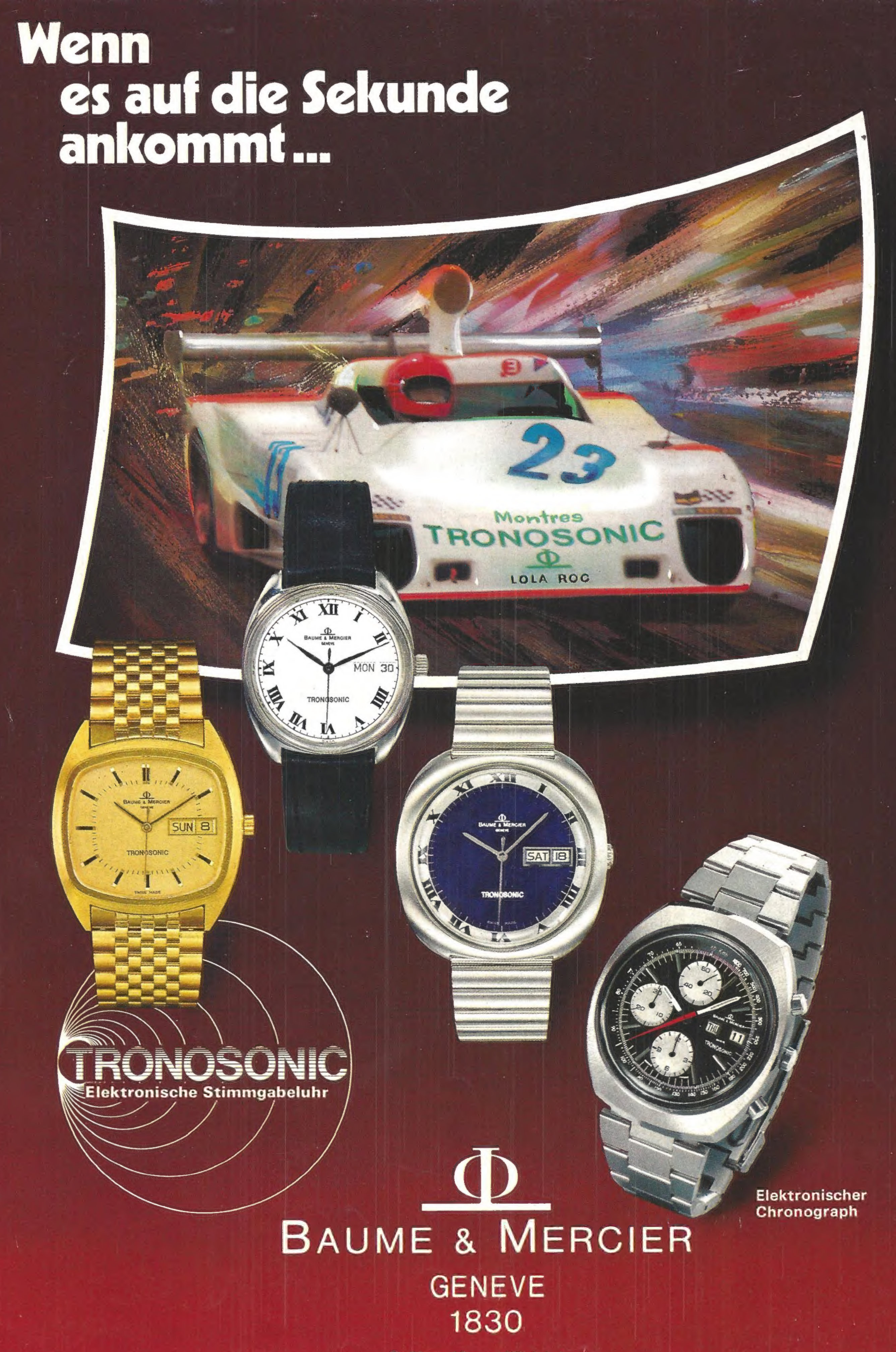
Diese Anzeige soll unter Chiffre / nur mit Telefonnummer / mit dieser Anschrift erscheinen:

Vor- und Zuname

PLZ, Ort, Straße

Datum, Unterschrift

Sf 10/75


Wenn
es auf die Sekunde
ankommt ...
Montres
TRONOSONIC
LOLA ROC
TRONOSONIC
Elektronische Stimmgabeluhr
Elektronischer
Chronograph
BAUME & MERCIER
GENEVE
1830
Farbbroschüre erhältlich bei:
Deutschland: BAUME & MERCIER GmbH - Buchrainweg 31 – 6050 OFFENBACH/MAIN
Oesterreich: Hellmut REISS - Parkring 10 - 1010 WIEN 1